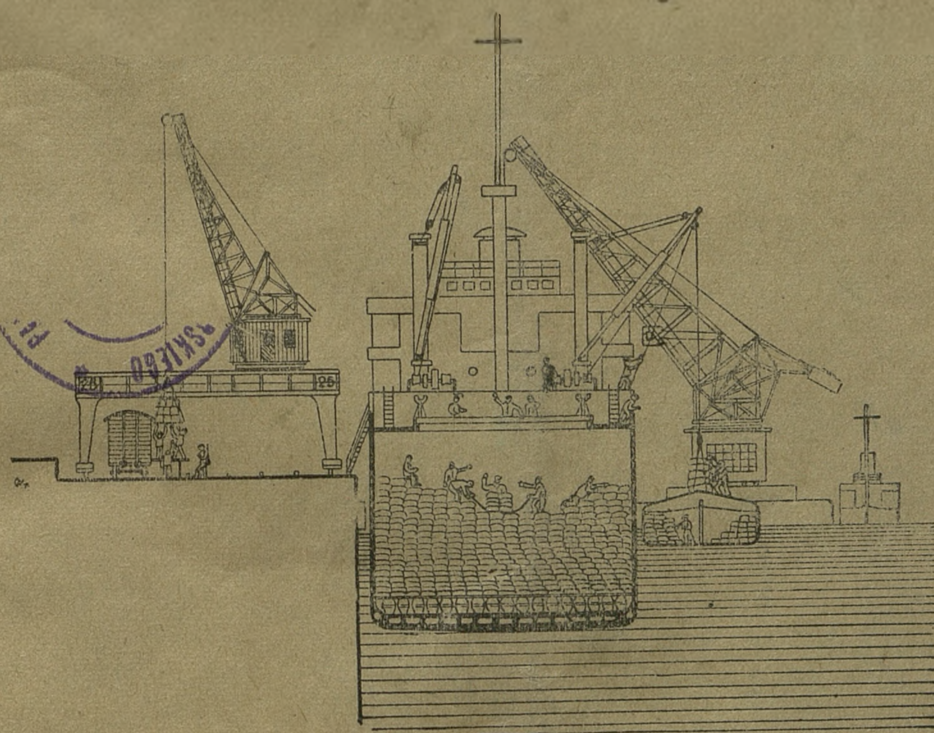
Cena 8 zł.

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Rok 1 | Czerwiec Lipiec Sierpień 1946 | Nr 2

NUMER WAKACYJNY

NA MORSKIM

NARESZCIE DRUGI NUMER

Liczni nasi czytelnicy niepokoili się przerwą w ukazywaniu się „Żeglarza". Wreszcie dostajecie do rąk numer drugi „wakacyjny" który obejmuje aż 3 miesiące: czerwiec lipiec sierpień.

Co to ma znaczyć?

Otóż zespół PCWM jest bardzo nieliczny. Kiedy nadeszło lato i zaczęły się kursy — wszyscyśmy stanęli jak zmobilizowani do pracy przy organizowaniu i prowadzeniu akcji kursów zapoznawczych wiedzy o morzu i prace redakcyjno-wydawnicze uległy zawieszeniu. Przestaliśmy pisać o morzu, a poszliśmy z Wami do portu, na kuter, do stoczni czy wędzarni. Dostaliście do ręki nie zadrukowany papier, a wiosło, sieć, młot, czy inne narzędzie. Zostawiliśmy Was sam na sam z pracą morską, abyście ją poznali dotykalnie, abyście ją przeżyli w wysiłku mięśni, co lepiej uczy niż najdoskonalszy reportaż. Niestety tylko setki mogły przejść przez tę praktyczną szkołę znajomości morza, a tysiące czytelników czeka na „Żeglarza". Dla tych więc wypuszczamy numer wakacyjny choć z dużym trudem przyszło go montować w nawale innych zajęć. Następny — Nr. 3-ci ukaże się normalnie we wrześniu.

Prenumeratorzy, którzy wpłacili 24 zł na kwartał czerwiec—lipiec—sierpień, automatycznie otrzymają numer wakacyjny, wrześniowy i październikowy.

Począwszy od tego numeru — ograniczamy ilość bezpłatnych egzemplarzy okazowych. Kto nie zaprenumerował „Żeglarza", będzie mògł go kupić w kiosku gazetowym. Najlepiej jednak jest przesłać 24. —zł za kwartał, lub 32.— zł do końca roku (wrzesień — październik — listopad grudzień) na konto PKO Gdynia XI—160— „Żeglarz", a wtedy co miesiąc otrzymacie numer, nadesłany przez pocztę zaraz po wyjściu z druku.

START P. C. W. M.

Paromiesięczny okres istnienia P. C. W. M. zamyka się bilansem dobrym. Start udał się. Mamy swój gmach w Gdyni — „Dom Żeglarza" nad basenem jachtowym, mamy 14 szalup, kuter, 4 łodzie, szkolny szkuner — w budowie.

Kursy zapoznawcze ruszyły i dobrze idą. Przewinie się przez nie około 700 chłopców, a zgłoszeń było kilkakrotnie więcej. Terminy kursów ostatecznie wypadły inaczej, niż podawaliśmy poprzednio w 1-szym n-rze „Żeglarza". W Gdyni i Gdańsku odbywają się czterotygodniowe turnusy, zaczynające się: 1. VII., 15. VII., 1. VIII., 15. VIII.

Uczestnicy spędzają połowę czasu w Gdyni — połowę w Gdańsku. Pozatym na zachodnim obszarze Wybrzeża odbywają się 2 turnusy w Dziwnej, także czterotygodniowe, zaczynające się 15. VII. i 15. VIII. M. inn. kursanci w Dziwnej pracują przy wykańczaniu przyszłego statku szkolnego P. C. W. M.

W numerze wrześniowym damy Wam szereg reportaży z przebiegu kursòw, a w tym przeczytajcie „Chłopców z P. C. W. M.".

SZKOŁA RYBACKA

Przy PCWM uruchomiona będzie w jesieni br., prawdopodobnie w październiku, szkoła dla rybaków dalekomorskich. Program, warunki przyjęcia itp. są w opracowaniu względnie w zatwierdzeniu. Bezcelowe jest nadsyłanie teraz zapytań, a tymbardziej zgłoszeń. W n-rze wrześniowym ukaże się komunikat, z którego dowiecie się wszystkiego dokładnie.

UWAGA MATURZYSCI

Oto kilka informacji o możliwościach przyjęcia, na niektóre z uczelni Wybrzeża. Podajemy je z myślą o tych z Was, którzy pragną w przyszłości nad morzem lub na morzu pracować:

Wyższa Szkoła Handlu Morskiego, jest uczelnią dostarczającą fachowych sił z wyższym wykształceniem w dziedzinie żeglugi i handlu morskiego — przyjmuje podania o przyjęcie w okresie od 15. VIII. do 15. IX. br.

Od kandydatów wymagana jest matura licealna oraz znajomość dwu języków obcych (angielskiego i do wyboru — francuskiego, niemieckiego lub rosyjskiego). Przyjęcie do W. S. H. M. uwarunkowane jest złożeniem odpowiedniego egzaminu wstępnego, który odbędzie się w dniu 25. IX. br. Rok szkolny 1946/47 rozpoczyna się 1. X. br.

Bliższych informacyj udziela sekretariat W. S. H. M. Gdynia, ul. Morska 79. Pod tym również adresem należy składać podania o przyjęcie.

Na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej zapisy na rok akademicki 1946/47 przyjmowane będą w okresie od 19. VIII. do 14. IX. br. Oprócz matury licealnej od kandydatów wymaga się zaświadczenia o odbytej uprzednio rocznej praktyce mechanicznej. Egzaminy wstępne odbędą się od 23. IX. do 28. IX. br. Rok szkolny rozpoczyna się 1 października 46 r. Po szczegółowe informacje należy zwracać się do Dziekanatu Wydziału Budowy Okrętów (Gdańsk—Wrzeszcz, Politechnika).

H O R Y Z O N C I E

Duże możliwości wyższych studiów otwierają się również w Szczecinie. Rozpoczyna tam swą działalność **Ekspozytura Akademii Handlowej w Poznaniu** — uruchamiając na jesieni pierwszy rok studiów. W miarę swego rozwoju przekształcona ona zostanie w uczelnię samodzielną — dostarczającą fachowców w dziedzinie handlu morskiego i administracji gospodarczej. Zapisy studentów odbywać się będą od 15 do 30 sierpnia br. Wymagana jest matura licealna. Zapisani studenci będą mieli takie same prawa i obowiązki jak studenci Akademii Handlowej w Poznaniu. Tymczasowa kancelaria Ekspozytury Akademii Handlowej mieści się w Szczecinie w Zarządzie Miejskim, w Wydziale Oświaty i Kultury. Trzeba zaznaczyć, że wykłady w uczelni szczecińskiej, podobnie jak i w gdyńskiej W. S. H. M. — odbywać się będą w porze popołudniowej — co studentom znacznie ułatwi połączenie wyższych studiów z pracą zarobkową.

W pozostałych uczelniach morskich Wybrzeża, a więc w **Państwowym Liceum Budownictwa Okrętowego** oraz w **Państwowej Szkole Morskiej** — odbyły się egzaminy, kandydatów na rok szkolny 1946/47 już się nie przyjmuje. Wszelkie starania w tym kierunku są bezcelowe. Również, jeśli chodzi o P. S. M., to zapytania i żądania informacji w sprawie egzaminów przyszłorocznych są nieaktualne i nie należy się z nimi do Sekretariatu P. S. M. wcześniej zwracać niż przed marcem przyszłego roku. Dopiero w marcu wiadome będą terminy i warunki przyjmowania kandydatów na rok szkolny 1947/48.

Gdy mówimy już o P. S. M. i o przyszłych egzaminach, warto jest zainteresować się egzaminami tegorocznymi w tej tak ogromnie w całej Polsce popularnej Uczelni. Otóż wpłynęło i zostało rozpatrzonych przez Komisję Kwalifikacyjną 912 podań

Dopuszczono do egzaminów 829 kandydatów

Na badanie lekarskie stawiło się 683 „

a przebrnęło przez nie 440 „

Do egzaminów piśmiennych stanęło 420 „

zaś do ustnych dopuszczono 374 „

Do ostatecznego rozpatrzenia pozostało 275 „

a przyjęto 143 „

tj. i tak o 20 więcej niż zwykle. Wśród tych 143 szczęśliwców — 58 przyjęto na wydział mechaniczny a 85 na nawigacyjny. Ci ostatni pływają już na „Darze Pomorza“, który 20 lipca podniósł kotwicę i wyruszył z Gdyni w pierwszą po wojnie podróż kandydacką. „Dar Pomorza“ jest pierwszym statkiem szkolnym jaki po wojnie rozpoczął w Europie swą normalną, pokojową pracę. Trasa jego podróży jest następująca: Gdynia—Kopenhaga—Southampton — Marsylia — Gibraltar — Plymouth — Goeteborg — Gdynia. Powrót pod koniec września br. Wtedy to dopiero na podstawie zachowania się w czasie podróży — nastąpi ostateczna selekcja kandydatów, a ci, którzy i przez to przebrną szczęśliwie — zostaną zaliczeni w poczet uczniów P. S. M.

Ukazały się ostatnio w prasie codziennej wzmianki o tworzeniu się w Szczecinie drugiej Szkoły Morskiej. Otóż rzeczywiście szkoła taka jest w stadium organizacji i należy się liczyć z bliskim jej uruchomieniem — lecz na razie będzie ona pewnego rodzaju e k s p o z y t u r ą Szkoły Morskiej Gdyńskiej, m. in. przyjmowanie kandydatów następować będzie — przynajmniej na razie — poprzez Gdynię. W tym roku naprzykład, pójdzie do Szczecina część z już przyjętych kandydatów.

U W A G A. Już po wydrukowaniu poprzedniej strony otrzymaliśmy wiadomość, że odwołano zarządzenie o wymaganej praktyce rocznej przy zapisach na Wydział budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej.

SWIĘTO MORZA

Staliśmy na tarasie „Domu Żeglarza“ i p a t r z y l i ś m y na miasto, na port i na morze. Miasto — tonęło we flagach i zieleni, z oddali dochodziły dźwięki orkiestry. Port — był jak codzień zgrzytliwy i pracowity. Morze — łasiło się cicho i serdecznie.

Z basenu pod nami, wyrwami w postrzępionych falochronach poczęły wypływać jachty. Jeden, drugi... trzeci... piąty... Jak duchy bezszelestne sunęły po łagodnie pomarszczonej toni — kierując się w stronę Sopotu. Malały, malały — aż stały się wreszcie maleńkimi, białymi trójkącikami.

Tymczasem z za wraka „Gneisenau“ wyprysło kilkanaście ścigaczy. Szare, smukłe — pruły naprzód szybko, wprawnie utrzymując jednakowe niewielkie odstępy. Ogromne, białe grzywacze kładły się za rufami, a wiatr łagodny przynosił ku nam basowy pomruk ich silników.

Od strony Helu wracały białe, banderami z daleka znaczne, kutry rybackie. To przybysze z zaplecza odbywali na nich swą pierwszą przejażdżkę po morzu.

Na krańcu basenu Prezydenta tłum dzieciarni oblepił przycumowany do nabrzeża kuter torpedowy Marynarki Wojennej. Można go zwiedzać.

Na redzie, na kotwicy kilka szwedzkich i duńskich statków czekało na pilota. Jak codzień.

Tak, jak codzień. Port ani na chwilę nie przestał pracować. Ani na chwilę nie umilkł pomruk kranów i zgrzyt przetaczanych wagonów. Jak codzień wypływał pilot na redę po przybywające statki, jak codzień sapały parowozy, tak jak codzień czarni od pyłu węglowego, pomęczeni ludzie przemykali się po pracy zgiełkliwymi ulicami.

Tegoroczne Święto Morza to był nie tylko radosny dzień nawiązywania serdecznych węzłów pomiędzy morzem i zapleczem. To było coś więcej: Tegoroczne Święto Morza stało się doniosłym etapem w dziele uzdrawiania naszego morskiego organizmu. W dniu tym podsumowaliśmy cały nasz wysiłek, podsumowaliśmy wszystkie wyniki i osiągnięcia. W dniu tym uprzytomniliśmy sobie także to, co do zrobienia jeszcze pozostaje.

Proces podsumowywania osiągnięć w odbudowie Wybrzeża znalazł swój sprecyzowany i jakże imponujacy wyraz w otwartej w okresie Dni Morza **Wystawie Dorobku Gospodarczego Wybrzeża.** Na całokształt tego dorobku złożył się mozół i wysiłek setek i tysięcy placówek, biur, zakładów czy instytucyj. Wysiłek wielkiej masy dzielnych pracowników Wybrzeża.

Wystawa Dorobku Gospodarczego Wybrzeża — to uzmysłowienie dwóch odmiennych i dalekich sobie biegunów. Jeden biegun — to lato 1945: zgliszcza, wraki, szczątki, wyrwy, kikuty murów: splątana, bezładna sieć żelaznych konstrukcji, zerwane, pogięte szyny — ruina. Drugi biegun — lato 1946: porty pracują, ba — poczynają bić rekordy, komunikacja wszechstronna i sprawna, życie publiczne, gospodarcze, kulturalne — ożywione i unormowane... Dwa bieguny.

Dzieli je rok wytężonej, ciężkiej pracy.

Takie odnosi się wrażenie z Wystawy.

Bo taki jej sens.

I taki miało również sens tegoroczne Święto Morza.

RUCH W PORTACH

Ostatnie miesiące, miesiące wakacyjne, przyniosły z sobą dużą ilość ciekawostek i niespodzianek w ruchu portowym. Znaczną ich część zdołali osobiście zaobserwować ci chłopcy, którzy w ramach kursów zapoznawczych wiedzy o morzu — zwiedzali porty w ostatnich tygodniach.

A więc wznowił swe rejsy między Anglią a Gdańskiem — M/s „Sobieski", przywożąc do kraju dalsze transporty żołnierzy. Któregoś niedzielnego poranka obserwowaliśmy jego ogromny, szary kadłub — rysujący się na gdańskiej redzie.

Gdynia zato gościła ostatnio kilka wielkich towarowych statków polskich z serii „Liberty" ponad 7000 BRT. każdy, a mogące zabrać ok. 9000 ton ładunku. Wszystkie one, budowane ok. 42 r. w Anglii — zostały Polsce przekazane w czasie wojny jako rekompensata za straty poniesione w naszym własnym tonażu. Przybył więc po raz pierwszy do macierzystego portu S/s „Białystok", za nim S/s „Tobruk", następnie „Bałtyk", a 31 lipca zawinął „Narwik". Spodziewane jest także przybycie piątego i ostatniego z tej serii — S/s „Borysław".

Przybył również niespodziewanie do Gdyni, po raz pierwszy po wojnie — polski trauler rybacki „Polesie", przywożąc ponad 100 ton ryb złowionych koło Islandii. „Polesie" to dawniejszy trauler „Dorota", przed wojną własność towarzystwa połowów dalekomorskich „Pomorze", odkupiony w wojnę przez f-mę Bartosiak. Ta ostatnia poza „Polesiem" rozporządza jeszcze trzema traulerami: „Podlasiem", „Podolem" i „Pokuciem". „Polesie" opuściło ostatnio port gdyński udając się na połów śledzi.

W ramach rewindykacji polskiego taboru morskiego powrócił z Niemiec węglowiec S/s „Toruń". Statek ten pobił swojego rodzaju rekord, bowiem w okresie ostatniej wojny trzykrotnie — utonął: po raz pierwszy zatopiono go w 1939 roku w Gdyni, by zakorkować wjazd do portu. Podniesiony i wyremontowany przez Niemców pływał pod ich banderą do Finlandii i Norwegii. Podczas nalotu alianckiego na jeden z portów norweskich został zbombardowany, wskutek czego zatonął. Ponownie wydobyty i prowizorycznie wyremontowany, odszedł do Kilonii, gdzie wskutek niedokładności w wykonanym remoncie — oderwały się nagle łaty na dziurach w kadłubie i „Toruń" poszedł na dno po raz trzeci. Było to już pod koniec wojny, tak, że już tym razem Niemcom nie starczyło czasu na jego podniesienie. Wydobyto statek już po wojnie na skutek starań polskiej misji morskiej, poczem oddano go na stocznię. Ostatnio powrócił „Toruń" do Gdyni i po generalnym remoncie na jednej ze stoczni gdańskich — rozpocznie służbę pod swą pierwotną banderą.

W ostatnich dniach lipca zawinął do portu gdyńskiego norweski statek „Belnor", który w ramach dostaw UNRRA przywiózł dla P. K. P. kilkanaście wielkich parowozów wraz z tendrami.

„Belnor" jest statkiem specjalnie przystosowanym do przewozu nierozmontowanych lokomotyw, które załadowywuje się poprzez obszerne luki do ładowni zaopatrzonych w szyny. Część ładunku np. tendry — może brać „Belnor" na pokład. Posiada on również własne krany o dużej nośności, mogące unosić najcięższe lokomotywy i stawiać je wprost na szynach, na nadbrzeżu.

Przed wojną podobne statki zawijały do Gdyni — lecz nie przywoziły a zabierały parowozy polskiej produkcji, przeznaczone na eksport.

CHŁOPCY

z P. C. W. M.

Już od miesiąca prawie Gdynianie miewają zdziwione miny, spotykając z rana czy po południu niewielkie oddziałki granatowo ubranych chłopców. — Któż to taki?

Chłopcy, jak to chłopcy — maszerują raz gorzej, raz lepiej, czasem śpiewają, czasem nawet — ładnie śpiewają, kiedyindziej dla odmiany gadają w czwórkach, jak przekupki. A bije od nich taki zapał i taka energia, że Gdynianie uśmiechają się z sympatią, snując najprzeróżniejsze przypuszczenia: Szkoła Morska? harcerze? jakaś szkoła techniczna?

Nie, to nie harcerze i nie szkoła techniczna. To chłopcy z P. C. W. M.

———oo———

Na molo reprezentacyjnym, stanowiącym wspaniałe przedłużenie Skweru Kościuszki, nad brzegiem basenu jachtowego, wśród baraków i domków klubowych — rozparło się wielkie, czerwone gmaszysko. Znają je wszyscy Gdynianie — to „Dom Żeglarza". Liczni pamiętają, jak jeszcze na wiosnę gmach ten martwy i opuszczony — świecił pustką nagich ścian, bezsensem niewykończonych wnętrz i rozlicznych otworów, nieładem wraków i śmieci.

Obecnie „Dom Żeglarza" jest siedzibą P. C. W. M. I choć tymczasem przystosowany jest tylko prowizorycznie do potrzeb jakim służy — stanem swym obecnym nie przypomina już zupełnie ponurego szkieletu z przed dwóch miesięcy.

Wnętrza, choć może nieprzytulne w swej surowości i ogromie — tchną prostotą i czystością. W sypialniach długie szeregi łóżek, zaopatrzonych w sienniki, obficie słomą wypchane. Pod ścianami wyrównane rzędy wojskowych szaf. Obszerne umywalnie — zaraz obok. Balkony. W jadalni wygodne ławy i długie, białe stoły. Pobliska kuchnia widna i sympatyczna imponuje baterią kotłów przeogromnych. Magazyn żywnościowy. Magazyny sprzętu i umundurowania. Świetlica, izba chorych, gabinet lekarski, łazienki z prysznicami, biura, mieszkania stałego personelu. Garaże. Boksy na tabor pływający.

To wszystko jest. Zorganizowanie trwało dwa miesiące. Niecałe dwa miesiące...

Wysoko ponad płaskim tarasowym dachem — łopocze się na wietrze biało-czerwona bandera. Obok walają się śmieszne resztki niemieckiego reflektora obrony przeciwlotniczej. A z dachu widok wspaniały na cały port, zatokę, miasto. I na szary wrak „Gneisenau", zamarły u wrót Gdyni.

———oo———

Od początku lipca ruszyły kursy zapoznawcze wiedzy o morzu. Gmach Ośrodka pulsuje życiem i śmiechem. Blisko setka chłopców, w większości z dalekiego zaplecza przybyłych — poznaje pracę w porcie i na morzu. Program? Zajęcia? — Najlepiej zilustruje to tych kilka wyjątków z notatnika któregoś z kursantów:

„...dziś byliśmy w porcie. Pełne 7 godzin poświęciliśmy na oglądanie i zdołaliśmy obejrzeć zaledwie połowę — jedynie baseny zewnętrzne. Śmiać mi się chce z wycieczek, które poświęcają na zwiedzenie całego portu godzinę lub dwie. To nonsens. Siedzieliśmy na nadbrzeżu i patrzyliśmy jak holowniki wprowadzały do portu duży, amerykański statek. Instruktor opowiadał o ciężkiej służbie holowników, o pracy pilotów, o kapitanacie portu. Przy wraku zatopionego transportowca obserwowaliśmy pracę nurka. Już wiem, jak wydobywa się zatopione okręty. Widzieliśmy statek - prom, co całe pociągi przewozi z Gdyni do Szwecji. Widzieliśmy pracę dźwigów do węgla i rudy. Podziwialiśmy taśmowce i wielkie dźwigi mostowe. Dla odpoczynku przykucnęliśmy na kupie belek, obok polskiego statku „Katowice", który ładował węgiel do Szwecji. W pobliżu niewielki motorowiec przybijał do nadbrzeża i obserwowaliśmy, jak kilku robotników zręcznie umocowywuje go do grubych pali przy pomocy lin, zwanych cumami.

Poprzez zniszczone odcinki nadbrzeży doszliśmy aż do portu rybackiego. Na obiad małośmy się nie spóźnili, ale zato smakował wspaniale! Jutro idziemy zwiedzić port wewnętrzny wraz z łuszczarnią, elewatorem i jeszcze czymś tam. A jak się uda — obejrzymy sobie jakiś statek".

▪

„...Do stoczni rybackiej chodzimy już drugi dzień. Wczoraj zwiedziliśmy ją dokładnie a dziś cały czas pracowaliśmy. Pomagaliśmy przy budowie kutra. Majster był z nas bardzo zadowolony, bo przyłożyliśmy się serdecznie do pracy. Głowę mam pełną przeróżnych elementów składowych: żebra, denniki, dziobnica, klepki, stępka etc. Orientuję się już całkiem nieźle. Ale odciski na palcach też mam. Na stoczni rybackiej będziemy jeszcze jeden dzień — mamy, jak wspominał instruktor, pomagać przy remoncie kutrów i przy wyciągu. Oj, żeby tylko była jaka jednostka do wyciągania!

Po południu pracowaliśmy godzinę w Ośrodku przy naszych szalupach. Skrobaliśmy je aż miło! Podobno za tydzień będziemy na nich pływać!"

▪

„...Ostatnio świetnie się naszej grupie zaczyna powodzić. Przedwczoraj pracowaliśmy

cały dzień w wędzarni. Patroszyliśmy ryby mocno niewprawnie — ale jakoś szło. Potem nawlekaliśmy je na druty i nosiliśmy do pieca. W końcu zapędzili nas coprawda do ustawiania pustych skrzynek i beczek, ale zato podarowano nam na odchodnym blisko dziesięć kilo wędzonego dorsza. Bo byli z nas zadowoleni. A druga grupa poprzedniego dnia nie dostała nic! Mieliśmy urozmaicenie do kolacji. To było przedwczoraj. Wczoraj wyfasowano nam ubrania sztormowe i gumowe buty i poszliśmy na noc na kutry. O jedenastej w nocy wyruszyliśmy na połów a wróciliśmy dopiero dziś o czwartej po południu. Wspaniale było, pomagaliśmy gdzie się dało. Nawet przy sterze przez chwilę stałem! I znowu dostaliśmy rybę w prezencie od rybaków. Jak się szczęści to się szczęści! — Okazało się, że tylko dwóch z naszej grupy „jechało do Rygi". Ja nie! Janek miał karny raport za kąpanie się w basenie portowym. O mało nie został usunięty z kursu... Jutro mamy służbę w Ośrodku i nigdzie nie idziemy. Szkoda!..."

„...Cały dzień przy wyładunku rudy! Jak najprawdziwszy robotnik portowy! Część z nas przetaczała wagony a reszta w głębi statku, w ładowni — łopatami podgarniała rudę pod otwór luku, skąd ją zabierał chwytak dźwigu. To się nazywa trymowanie. Po przerwie — zmiana: ci od wagonów na statek i naodwrót. Wróciliśmy umorusani jak licho i ze wspaniałymi apetytami..."

———oo———

Po dwóch tygodniach pobytu w Gdyni, po dwóch tygodniach wypełnionych tak różnorodnym programem zajęć i prac, po tylu wrażeniach i przeżyciach — chłopcy odjeżdżają do Gdańska.

Na ich miejsce przybywa ze wszech stron — nowa setka.

———oo———

Ośrodek w Gdańsku, ściślej mówiąc w Nowym Porcie — jest zupełnym przeciwieństwem gdyńskiego:

Mieści się w zielonym długim baraku, w samym sercu portu położonym. Wewnątrz jest przytulnie, biało i nieco przyciasno. Obszerna, centralnie położona sala — jest jednocześnie holem, miejscem zbiórek, wykładów i świetlicą. Na ścianie króluje ogromna plansza z rysunkami i przekrojami statków. Obok tablicy ogłoszeniowej wielki dzwon, na którym wachtowy wybija godziny. Jest również gazetka ścienna kursu. Chłopcy śpią po sześciu w widnych, miłych pokoikach. Stołówka w sąsiednim budynku. A w odległości kilkuset metrów — w niewielkim basenie przy Kapitanacie Portu — flotylla ośrodka: szalupy i łodzie rybackie. Pilnujący ich wachtowy obserwować może swobodnie cały ruch na portowym kanale. Obok, przy Kapitanacie Portu — ruch i zgiełk: holowniki, stateczki żeglugi wewnętrznej, barki rzeczne, motorówki, lichtugi. Przeciwległy, zalesiony brzeg kanału — cichy jest i jakby wymarły. To — Westerplatte...

———oo———

Zajęcia w Gdańsku to przede wszystkim wiosłowanie i żeglowanie na szalupach, pływanie na łodziach rybackich na połowy, praca na dużej, metalowej stoczni, roboty żeglarskie i rybackie, zwiedzanie portu gdańskiego.

I tu dwa tygodnie mijają jakby z bicza trzasł. Żal jest wyjeżdżać i żal jest rozstawać się ze zżytą już gromadą. Ale co robić — nowi już czekają!

———oo———

A rezultaty?

Przede wszystkim — solidne odciski na dłoniach. I zrozumienie, że praca na morzu jest ciężka, twarda — twardych więc ludzi potrzebuje.

I wgląd w najważniejsze przejawy gospodarczej działalności morskiej, poprzez bezpośrednie poznanie jej elementarnych składników.

I więź nie do stargania — łącząca coraz silniej zaplecze z Wybrzeżem.

I często chęć dojrzała, męska, sprecyzowana: zostanę tu!

———oo———

Gdy zegar na Obserwatorium Morskim wskazuje parę minut po ósmej, a ulice Gdyni pełne są porannego zgiełku — szeroką jezdnią reprezentacyjnego mola maszerują w stronę portu granatowe, rozśpiewane oddziałki. To chłopcy z P. C. W. M.

W. Zubrzycki

RANNY POŁÓW

Ostry terkot budzika brutalnie wyrywa z błogiego snu.

Jest jeszcze zupełnie ciemno. Ziewając przeraźliwie, klnę cicho swój rybacki los.

Po kwadransie ubrany już, pośpiesznie łykając ostatni kęs potężnej pajdy chleba, wychodzę w szarawy mrok. Na plecach cztery sieci dorszowe, w ręku wiosło, mające zastąpić złamane poprzedniego dnia. — Szybko podążam w stronę portu.

Tam na nadbrzeżu czeka już Staszek. Na powitanie mamroce pod nosem codzienne wymówki za spóźnianie się. Staram się robić jak najprzyjemniejszą minę, co jednak nie wiele pomaga. Z garażyku nad basenem przyniósł już kotwicę, boje i liny. Czeka od kwadransa, a że w nocy bryza dawała o sobie znać silnym szumem morza, należy się spieszyć, by wrócić na czas. Uspakajam go, mówiąc, że przed wyjściem z domu sprawdzałem barometr — ma raczej tendencję zwyżkową. Burknięcie, które słyszę w odpowiedzi, znaczy pewnie: „Nie zawracaj głowy i bierz się do wioseł“ — co niezwłocznie czynię.

Krótkie, energiczne pociągnięcia szybko wynoszą nas poza awanport — duży obszar pełnego morza, ujęty w potężny, kamienny uścisk dwóch opiekuńczych ramion — kilometrowych prawie mol, śmiałym łukiem wpartych w zielone nurty. U wyjścia huśtać poczyna nami długa fala, pozostałość nocnego rozkołysania.

Na wschodzie niebo różowi się. Wokół z powierzchni morza podnoszą się delikatne opary, gęstniejąc w białawe, strzępiaste kłębki. Robi się przenikliwie zimno.

Wreszcie dostrzegamy nasze chorągiewki — śmiesznie obwisłe w porannym powiewie. Kołyszą się w takt nadbiegających fal. Ogarnia nas codzienne podniecenie: — jaki będzie dzisiejszy połów? Wciągam wiosła do wnętrza łodzi, wyjmuję dulki. Staszek obraca pod wiatr. Chwytam boję, wybieram linę, już kotwica na pokładzie, odmocowuję węzeł. Na powierzchni zjawia się sieć. Odmierzonemi ruchami buchtuję górny lik. Co chwila błyska srebrna łuska zaplątanej ryby. Co większe dorsze biją z protestem ogonami w wodę, Staszek wiosłuje w miarę wybierania sieci, coś nakształt uśmiechu błąka się po szerokiej jego twarzy. Pierwsza sieć kończy się, wrzucam zbuchtowaną do łodzi, jedno pociągnięcie zwalnia „flagowy“, wybieram następną. Po pół godzinie wszystkie sześć na pokładzie. Połów na oko dobry, będzie chyba z pół centnara.

Zmiana ról. Siadam do wioseł. Postanawiamy rzucić nowe sieci w to samo miejsce. Tym razem wiosłuję z wiatrem, który w międzyczasie przybrał dobrze na sile, Staszek klaruje do stawiania. Za burtę leci kotwica, rozpoczyna swój dwudziestoczterogodzinny taniec granatowy proporczyk, z cichym pluskiem obsuwają się w wodę ołowiane ciężarki dolnego liku, pociągając w głąb korkowe pływaki górnego.

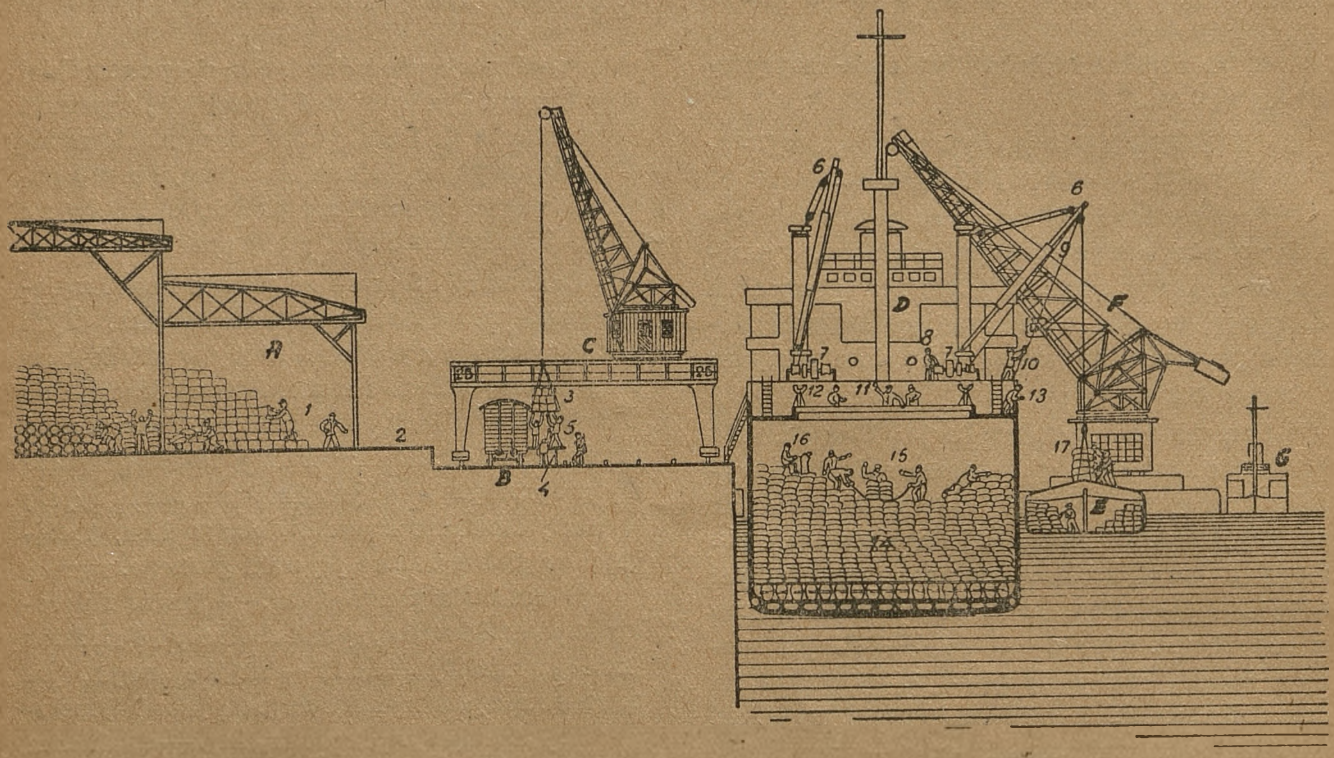
Wtem seria przekleństw: — „znów sklarowałeś po dziadowsku, rybak cholerny od siedmiu boleści, szlakby Cię...“ — urywa nagle, bo splątane miejsce wyklarowuje się jakoś. Wiosłuję dalej milcząco w poczuciu winy. — Diabelska to praca, klarowanie, a nudne... coś strasznego.

Druga kotwica za burtę. Zielony sztandarek składa ukłon granatowemu, tak dobrała się długość fali, że kiwają się na przemian w dwornych rewerensach. No, teraz papierosa! Obaj zmęczeni, ociekający wodą, w gumowych żółtkach, takichże fartuchach i butach, pokraczni w niezdarnej niekształtności ubioru, w milczeniu rozkoszujemy się wypoczynkiem. Nie codzień pogoda pozwala na machorkowy rytuał, dziś święcimy go ponad miarę długo, bo choć bryzgi załamujących się grzebieni krótkiej fali poczynają się stawać dokuczliwe, jest niegroźnie. Czerwona tarcza słońca, którego wzejścia nawet nie zauważyliśmy w napięciu pracy, unosi się coraz wyżej, złocąc ciemne pasma stratusów delikatnym brzaskiem. Gama barw staje się coraz bogatsza, stratusy rzedną jednak szybko i po kwadransie już opalizujące ich resztki urozmaicają głęboki granat nieba. Zanosi się na pogodę i na wiatr.

Nędzna na tym tle skorupka naszej pięciometrowej łodzi skacze na rosnącej fali, niby przekorna kaczuszka, zadzierając wysoko to dziób to rufę. Zawieszeni na granicy dwóch bezmiarów siedzimy w ekstazie. Rzadka to okazja, taki poranek na morzu. Jesienią i zimą bywało inaczej...

Jerzy Miciński

Wyładunek w porcie



Objasnienia: A—magazyn, B—wagon, C—dzwig portalowy $1^1/_2$ tonowy, D—statek, E—barka rzeczna, F—dźwig pływający, G—holownik, — 1—robotnicy magazynowi, 2—rampa magazynu, 3—planka z kartonami, 4—ganek, 5—robotnicy na lądzie, 6—bomby ładunkowe, 7—windy, 8—windziarz, 9—gaja, 10—gajman, 11—wiceforman, 12—rachmistrz, 13— pokazywacz, 14—worki z pszenicą, 15—sztauerzy, 16—krawiec, 17—„chiw".

Wyładunek czy też załadunek statku w porcie nie jest sprawą tak prostą, jakby się napozór zdawać mogło. Naprzykład wyładowywanie statku z drobnicą stanowi... Co tu zresztą dużo mówić — chodźmy lepiej, zobaczymy.

Jesteśmy w porcie.

Stanęliśmy skromnie w dość znacznej od statku odległości i staramy się być jaknajniepokaźniejsi, by nas nie dojrzała straż portowa. Bez przepustki nie wolno kręcić się po nadbrzeżu!

A szkodaby było, gdyby nas mieli stąd usunąć. Z miejsca, w którym stoimy, doskonale można obserwować całą akcję wyładunku. Widać wszystko jak na dłoni.

Przy nadbrzeżu — duży parowiec, z prawej strony barka, kran pływający z holownikiem, po lewej — dźwigi, wagony i magazyn. Oto cały zespół wielkich i doskonałych w swym działaniu — **wytworów ludzkich**, pozostających w służbie **morskiego przewozu towarów**.

Dopiero po chwili dostrzega się pośród nich — **ludzi**. Dużo ludzi ruchliwych, skrzętnych, i zaaferowanych jak mrówki. Ludzi, którzy owym tworom swych mózgów i rąk nadają sens oraz życie.

Robotnicy, przodownicy, straż celna i portowa, rachmistrze, windziarze, kraniści, gajmani, pokazywacze, sztauerzy — wszyscy zgodni i zgrani tworzą wraz z zespołem martwych napozór konstrukcji, budowli czy urządzeń — sprawny i wydajny **aparat przeładunku morskiego.**

Oto na prawo wielki, parowy kran pływający z turkotem trybów i świstem ulatniającej się pary — wydobywa z przepastnej głębi rufowego luku ogromną 5 tonową skrzynię z zapakowanym w niej ciężarowym samochodem. Skupiony kranista ze swej hen, hen wysoko umieszczonej budki uważnie śledzi ruchy rąk pokazywacza zwanego w portowej gwarze aufzecerem: nieznaczny gest i skrzynia płynie w górę, kołysząc się z gracją na stalowej linie.

— Stop!

Ucicha na moment turkot maszyny. Po chwili nowy ruch dłoni — kran sapiąc i zgrzytając poczyna się obracać na osi, a z nim ładunek zatacza w powietrzu miękki łuk o 90 stopni.

— Na dół!

— ...Powoli, powoli, ostrożnie opuszcza się skrzynia coraz niżej...

— Uwaga... Hoop!

Gotowe — skrzynia już leży na pokładzie kranowego pontonu. Jeszcze jedna taka sama i przysadzisty, krępy holownik zwolna odciągnie dźwig od burty statku, kierując go ku wolnemu

odcinkowi pobliskiego nadbrzeża. Tam kran umieści skrzynie na wagonach, poczem znów wróci po następne. — Wszystko to jest dość skomplikowane ale i nieodzowne: normalne krany na nadbrzeżu mają jedynie 1,5 do 3 ton nośności, a więc zamało, by takie ogromne skrzynisko udźwignąć. Wielki kran pływający udźwignie i więcej, a przy tym wyładowując statek jednocześnie z obydwóch burt — zyskuje się znacznie na czasie. A czas — to pieniądz, szczególnie tu w porcie.

Z tej samej strony co kran pływający, nieco tylko bliżej nas — przycupnęła pękata barka rzeczna, znikająca prawie w cieniu burty parowca, wznoszącej się ponad nią niczem ogromna, ciemna ściana. Przy pomocy bomów ładunkowych statku przeładowuje się na nią pszenicę — tysiące worków pięknego, siewnego ziarna.

Tam na dnie dziobowej ładowni numer 1, sześciu sztauerów zręcznie i szybko umieszcza worki w pętli z liny — zwanej stropem: jeden, drugi... dziesiąty...

— Dość!

Pokazywacz na skraju luku stojący, podnosi dłoń:

— Do góry!

Umorusany windziarz (winczmen) naciska dźwignię czarnej, smarami tryskającej windy, zamocowanej u stóp masztu. Puff! Prycha winda obłokiem pary i zaraz terkotać zaczyna monotonnie — dudududududu... Pręży się lina i nawija równo na bęben. Chwila — i już cały „chiw" (mówi się też — „chyb") kołysze się wesoło — wysoko, wysoko ponad pokładem: piętnaście półmetrowych worków!

Spluwa w dłonie gajman i zaparłszy się nogami w pokład, ciągnie linę gają zwaną, co umocowana u szczytu bomu — powoduje jego obrót. Gdy worki zawisną za burtą, prościutko ponad gościnnie rozwartym wnętrzem berlinki — znowu słychać windę, niczem ogromną, fantastyczną maszynę do szycia.

Już połknęła barka porcję, już powraca pusty strop po nowe brzemię. Szybko opróżnia się ładownia i coraz głębiej zanurza się napełniana berlinka. Dobrze się składa, że tyle towaru popłynie w głąb kraju tanią i dogodną drogą wodną: oprócz pieniędzy zaoszczędzi się wagonów czy też miejsca w magazynach. A i na czasie zysk również ogromny.

Pomocnik przodownika (wiceforman) doglądający wyładunku na luku — uśmiecha się z zadowoleniem do zaaferowanego rachmistrza (liczmena):

— Szybko idzie, dobra jest!

Tamten kiwa głową twierdząco ale nie gada nic, bo właśnie stara się podliczyć przeładowane przez zmianę worki. Zato celnik potakuje gorąco i długo.

Przy następnym luku też idzie wszystko szybko i sprawnie: półtoratonnowy dźwig portalowy kończy prawie wyładunek znajdujących się tu kartonów i skrzynek z konserwami. Na haku zamiast stropu umocowana jest platforemka zwana planką lub szotami. Na niej to wędrują ciężkie kartony na brzeg. Robotnicy na lądzie czekają już na nie na ganku — małym prowizorycznym pomoście ustawionym przed drzwiami wagonu. Raz, dwa — kartony już w wagonie a planka w drodze po nowy ładunek. I tu pokazywacz kieruje ruchami kranisty, któremu trudno jest dostrzec wnętrze ładowni przez stosunkowo niewielki otwór luku.

Tych kilku ludzi kręcących się tu i tam po ładowniach to tak zwani „krawcy". Zbrojni w młotki, gwoździe, obcęgi a także w igły i nici — reperują podarte worki lub zbijają uszkodzone skrzynki.

Przodownik (formanem również często zwany), mający powierzoną pieczę nad całością przeładunku, podszedł właśnie do czwartego, ostatniego luku i bacznie śledzi jak do siatki z liny stalowej, pakują robotnicy papiery i najprzeróżniejsze śmieci. Ta ładownia jest już pusta i trzeba ją teraz pięknie sprzątnąć. Prócz kartonów były tu worki z nasionami, które dźwig przeładował na rampę magazynu. Inspektor magazynowy odebrał je, jego ludzie na taczkach przewieźli wszystkie do wnętrza i ułożyli sprawnie, równiutko. Będą teraz czekały na dyspozycje i na wagony.

A ładownię już się zamiata, już kran zabrał siatkę ze śmieciami. Niedługo będzie można przykryć luk. Najpierw się wstawi potężne żelazne dźwigary — szersztoki, jak to się tu mówi. Na wierzch przyjdą deski. Całość trzeba jeszcze przykryć brezentem, ale uczyni to już załoga. Również bomy ładunkowe sama załoga ustawi po swojemu na właściwe miejsca. Taki jest zwyczaj.

Załoga w przeładunku nie bierze żadnego udziału — odpoczywa. Jedynie dyżurny oficer interesuje się pracą na statku. Pozatym... Pozatym... Oj, uwaga — zbliża się w naszą stronę jakaś groźna osobistość z karabinem! Trzeba rejterować z nadbrzeża — niema rady. I tak dobrze, że dopiero teraz nas zauważyli.

*

„W tych dniach przybył do Gdyni i rozpoczął wyładunek przy Nadbrzeżu Polskim statek amerykański „Taronga Park", który w ramach dostaw UNRRA przywiózł z Montrealu w Kanadzie 220.000 worków zboża, 2.250 worków nasion, 30.000 worków płatków owsianych, większą ilość konserw mięsnych i rybnych oraz pewną ilość samochodów."

Czy teraz, gdy już wiesz Czytelniku, jak wygląda praca przy wyładowywaniu morskiego statku—czy teraz nie napęcznieje dla Ciebie treścią, barwnością i życiem — choćby taka jak powyższa sucha, zwięzła kronikarska wzmianka w codziennej gazecie?

CZYTAJCIE PRASĘ MORSKĄ

Morze Was wszystkich pociąga, a tylko nieliczni mogą się z nim stykać, mieszkając na Wybrzeżu. Jest na to rada. Każdy może znaleźć się tu myślą, czytając prasę morską, zwłaszcza tę, która wiernie odzwierciedla życie nadmorskie. I choć mieszkasz w Lublinie, Przemyślu, Radomiu, Krakowie czy Jeleniej Górze — możesz wiedzieć lepiej od niejednego Gdynianina czy Gdańszczanina, co się dzieje w porcie, w stoczniach, w rybołówstwie czy w żegludze — przez uważną lekturę np. „Dziennika Bałtyckiego“, który ci poczta codzień doręczy.

Zróbmy krótki przegląd prasy morskiej, aby się zorientować, co w którym piśmie można znaleźć.

Czołowym pismem morskim jest miesięcznik:

Wiatr od Morza

który wychodzi w Gdyni od lutego br. Dotychczas ukazało się 7 numerów. Adres redakcji i administracji: Gdynia, Mściwoja 9, cena n-ru 15,— zł, prenumerata kwartalna — 45,— zł.

„Wiatr od Morza“ poświęcony jest, jak głosi podtytuł — kulturze marynistycznej, co oznacza wielce rozległy obszar tematów: Kulturą marynistyczną jest wszystko to, co człowiek stworzył, współżyjąc z morzem: gospodarka morska, prawo, sztuka, nauka, technika, obyczajowość i styl życia marynarskiego i nadmorskiego, wszystko to, co powstało w długim rozwoju dziejowym.

Młodzież starszą zainteresuje każdy artykuł, opowiadanie, nowela, felieton czy reportaż, umieszczony w tym piśmie. Dlaczego tak jest? Bo niema w „Wietrze od Morza“ blagi i emfazy. Piszą tam tylko ci, którzy o morzu i jego sprawach naprawdę mają coś do powiedzenia. Panuje w tym piśmie atmosfera jasna i orzeźwiająca, atmosfera prawdziwego „wiatru od morza“. Przedrukujemy Wam fragment z ostatniego n-ru 6—7 (lipiec-sierpień), kilka głębokich i pięknych myśli o morzu Bronisława Miazgowskiego:

„... O morzu napisano wiele ksiąg. Ale najciekawszą jest ono samo. W księdze tej przedziwne znajdziemy opowieści: — o lądach, które były, a których ślad tylko w morzu pozostał, o wyspach, któregoś dnia na światło słońca z odwiecznych mroków głębin wyłonionych, o prądach, które początku nie mają, ani końca, o stworzeniach dziwnych wreszcie, które żyją tam, gdzie człowiek myślą swoją śmie tylko sięgać.

Nadejdzie kiedyś czas, gdy cały świat naszej obecnej kultury stanie się jeszcze jedną Atlantydą, jeszcze jednym gmachem z piasku, który wszechpotężne morze rozmyje. I dlatego nie mówmy, żeśmy morze poznali, opanowali i pokonali.

Morze nie zawsze się sroży. Czasem przez kilka chwil opierają mu się nawet tamy z piasku, wzniesione ręką dziecka, ale historia nie zna mocy, która by mu się oparła...“

A oto fragment artykułu Jana Kuropatwińskiego p.t. „Oficerowie Marynarki Handlowej na morzu“, drukowanego w tym samym 6 — 7 n-rze „Wiatru od Morza“:

„... Praca na statku handlowym skupia się na pokładzie i przy maszynach. Pokład ma za sobą wielowiekową tradycję, a nawigator może słusznie uważać się za spadkobiercę wielkich morskich odkrywców. Oficer maszynowy natomiast to swego rodzaju homo novus. Genealogia jego na parowcach nie przekracza stu lat.

Ilość oficerów na statkach jest zmienna. Na ogół można przyjąć dla średnich statków handlowych liczbę 8—10 oficerów. Najczęściej spotykamy na nich: kapitana, trzech oficerów pokładowych, trzech oficerów maszynowych oraz asystenta maszynowego i radiooperatora.

Kapitan zajmuje na statku pozycję wyjątkową. Będąc przedstawicielem armatora — jednocześnie jest i nie jest członkiem załogi statku. Tradycja żeglarska daje mu bardzo duże uprawnienia, które jednak w naszych czasach mają często wartość raczej archiwalną. Wprowadzenie napędu maszynowego odebrało mu wszechwiedzę na statku i stworzyło — dążąc ku autonomii — sztab maszynowy.

Postęp telekomunikacji przerzucił ciężar inicjatywy poczynań na dalekich morzach — na barki armatora. Nie notujemy już wypadków buntu wygłodniałej załogi. Życie na morzu jest obecnie spokojne, uregulowane, nawet prozaiczne. Lecz pamiętać należy, że pomimo wielu zmian, żywioł oceanu pozostał czynnikiem niezmiennym i że bardzo często mogą zajść i zachodzą wypadki, gdy od woli i decyzji jednej osoby na statku — zależy wszystko. W takim wypadku tą jedyną osobą jest zawsze kapitan...“

W ostatnich dniach ukazał się pierwszy numer (lipiec-sierpień) wznowionego po wojnie najpoważniejszego pisma, poświęconego Pomorzu i Bałtykowi —

Jantar — PRZEGLĄD NAUKOWY ZAGADNIEŃ POMORSKICH I BAŁTYCKICH

ORGAN INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

wydawanego obecnie jako dwumiesięcznik przez Instytut Bałtycki, Bydgoszcz, Al. 1-go Maja 48, cena 70.— zł.

Może Was speszyć podtytuł: przegląd naukowy zagadnień pomorskich i bałtyckich, ale nie bójcie się. Oczywiście, młodzi i nieprzygotowani niech nie próbują czytać, ale starsza mło-

dzież i zrozumie i oceni treść krótkich rozpraw, pisanych przez wybitnych autorów. Cel pisma streszcza Dyrektor Instytutu Bałtyckiego dr Józef Borowik, we wstępnym artykule:

„Trzem doniosłym celom ma służyć wznowiony „Jantar", jako organ Instytutu Bałtyckiego, odpowiednio do trzech aspektów pracy samego Instytutu. Te zasadnicze kierunki pracy, wyraźnie zaznaczone w statucie, dadzą się określić w stosunku do dzisiejszych potrzeb w następujący sposób:

1. Ugruntowanie wiedzy o zwartości Wielkiego Pomorza, wykazanie nierozerwalnej łączności ziem północnych z całością polskiego organizmu polityczno-gospodarczego, wyjaśnienie roli Pomorza w zachowaniu niezależności i prężności państwa polskiego.

2. Gromadzenie i szerzenie wiadomości co do tradycyjnych więzi kulturalnej i gospodarczej, łączących Polskę przez ziemie pomorskie z całym regionem bałtyckim.

3. Powiązanie w świadomości społeczeństwa systemu gospodarczego Polski poprzez nasze porty morskie: Szczecin, Gdynię i Gdańsk z całym światem, z jego wytwórczością i konsumcją, z jego wymianą dóbr, z wielkimi szlakami żeglugi światowej do tego stopnia, żebyśmy wyczuwali tętno, którym pulsuje gospodarstwo światowe..."

„Jantar" musi się znaleźć w każdej bibliotece!

Zachęcamy Was także do czytania miesięcznika Marynarki Wojennej

MARYNARZ POLSKI

MIESIĘCZNIK MARYNARKI WOJENNEJ

który od kwietnia br. wychodzi w Gdyni, ul. św. Piotra 12. Cena numeru 15,— zł, prenumerata kwartalna — 45,— zł, półroczna 80,— zł.

Znajdziecie w tym miesięczniku prawdziwą kopalnię wiadomości o najróżnorodniejszych sprawach morskich, przede wszystkim z zakresu obchodzącego Marynarkę Wojenną. Każdy numer przynosi kilkadziesiąt ilustracyj: zdjęć, rysunków, tablic. Treść drukowanych utworów jest ciekawa, pisana lekko, i przystępnie. Przeczytajcie ten urywek z reportażu ppor. Wójcickiego „Na ścigaczach w morze":

„... Rozciągnięte w jednej linii małe, śmigłe okręty prują w szybkim pędzie ciemno-zielone wody, wymijając śpieszące do portu statki. Właśnie z lewej burty przepływa nasz trawler wracający z ćwiczeń, rozlegają się gwizdki i oba okręty i załogi salutują sobie nawzajem.

Przez otwarty luk schodzę pod pokład do pomieszczeń maszynowych. Huk maszyn i jazgot szybko obracających się wałów śrubowych ogłusza mnie na chwilę. Mimo, że dwa motory pracują, nie jest tu bardzo gorąco, gdyż silny wiatr wpada ożywczymi strugami przez wentylatory pokładowe i otwarte luki. Maszyniści mar. Nowicki i Tomczyk krzątają się przy motorach, pilnie śledząc ich pracę i obserwując uważnie dziesiątki zegarów i przyrządów. Oczywiście w takim huku nie sposób się z nimi porozumieć. Rozkazy otrzymują od dowódcy, przekazywane specjalnym mechanizmem telegrafu. W tej chwili właśnie na tarczy umieszczonej przed oczyma maszynisty, czerwona wskazówka przesunęła się na pozycję — „cała naprzód" — rozkaz zostaje natychmiast wykonany, zwiększone obroty obu śrub pchają ścigacz pełnym pędem naprzód. Z uczuciem pewnej ulgi wywindowuję się z powrotem na pokład, zachłystując się rzeźkim, silnym wiatrem.

W oddali coraz wyraźniej wyłania się półwysep helski, pada komenda „kurs na latarnię Hel!" — i ścigacze prą „całą naprzód" w szyku torowym, w równych odstępach, w nakazanym kierunku. Pieni się woda za rufą, rozbijana szybkimi obrotami dwu śrub, białe grzywy fal opadają rozcięte, z bryzgiem i szumem w tyle i rozchodzą się szerokim półkolem w dal..."

Czy nie odbyliśmy naprawdę wycieczki na ścigaczu, zaglądając w międzyczasie do motorowni?

A oto dziennik Marynarki Wojennej:

GAZETA MORSKA

CODZIENNE PISMO MARYNARKI WOJENNEJ

Adres — jak „Marynarza Polskiego". Prenumerata miesięczna 50,— zł. Oprócz wiadomości ogólno - morskich, gazeta informuje o życiu i sprawach marynarki wojennej. W odcinkach (co kilka dni) ukazuje się historia wojen morskich pt. „Walka o władztwo mórz" opracowana przez kmdr. ppor. S. Mieszkowskiego. W n-rze 207 z 31. VII. 46 czytamy o bitwie morskiej między Francuzami i Anglikami w roku 1747 — więc z przed 200 lat. Już wtedy znano konwoje, oczywiście żaglowe. Porównajcie atak na konwój z przed dwóch wieków ze scenami, które opisuje Fiedler w książce pt. „Dziękuję ci, Kapitanie":

„... W roku 1747 dochodzi również do starcia między dzierżącą blokadę eskadrą viceadm. Warren'a oraz przedzierającym się z La Rochelle wielkim konwojem 250 transportowców ubezpieczonych przez 9 wielkich liniowców dowodzonych przez dzielnego komodore l'Etenduere. Eskadra angielska długo już znajduje się na morzu, a przy ówczesnych szczególnie złych warunkach sanitarnych i zaopatrzeniowych około 50% załóg choruje. Sam viceadm. Warren jest również ciężko chory i dowództwo za niego obejmuje dawno oczekiwany talent kontradm. Hawke. Francuzi są wypoczęci — tylko co opuścili port macierzysty. Nad wieczorem dochodzi do starcia. Hawke ma godnego przeciwnika w bohaterskim komodore. Walka jest zażarta i obie strony nie popełniają błędów. Ciemności nocne ratują Francuzów od kompletnej zagłady, konwój ich jednak zdołał wyjść na ocean. Straty angielskie wynoszą 700 ludzi, francuskie zaś 1500. Sześć okrętów liniowych fr. pozbawionych jest masztów. Anglicy nie są w stanie gonić uchodzących, zresztą nie wolno im opuszczać linii blokady. Hawke wysyła jednak najszybszą ze swych korwet do Indii Zachodnich. Korweta przybywa na długo przed konwojem i w konsekwencji miejscowe siły angielskie wyłapują większą część transportowców..."

Wiernym zwierciadłem morskiego życia współczesnego jest świetnie redagowany, ciekawy, ilustrowany:

DZIENNIK BAŁTYCKI

wydawany przez „Czytelnika" w Gdyni, ul. Mściwoja 9. Prenumerata miesięczna 80,— zł. Nie ujdzie jego uwagi żaden szczegół życia Wybrzeża. Reporter „Dziennika" dobrze zna każdy

ciekawy statek, redakcja omówi każdy problem pracy na morzu, każdą bolączkę i każdy sukces i wydarzenie. Codziennie prowadzony jest dział: Porty — Żegluga — Rybołówstwo, zawierający bieżące informacje gospodarcze. Artykuły, reportaże i krótkie wzmianki zapełniające numery powiedzą Wam o morzu wszystko, co tylko zapragniecie wiedzieć. „Dziennik Bałtycki" powinien się znaleźć w każdej świetlicy, w każdej bibliotece.

Przeczytajcie tylko fragment artykułu, streszczającego rozmowę z Wiceministrem Żeglugi ob. Petrusewiczem, drukowanego w dniu 28. 7. w n-rze 206, a zarysuje się przed Wami obraz planu polskiej żeglugi morskiej: jakie statki nam przybędą, jakie linie żeglugowe połączą nas ze światem:

„... Sfinalizowano już umowę o zakup 2-ch większych motorowych frachtowców, a pertraktacje o dalsze 2 są na ukończeniu. Będą to statki nowe, budowy wojennej t. zw. typu C1 o nośności (DW) 7440 ton każdy, czyli nieco mniejsze aniżeli polskie statki „Bałtyk", „Tobruk", „Narwik", „Białystok" i „Borysław". Szybkość ich będzie duża, bo ok. 14,5 mil na godzinę.

Ponadto zamówiono na stoczni w Newcastle niewielki frachtowiec o nośności 1500 DW, typu naszego „Hel", który zamieni zatopiony statek „Puck" przy obsłudze krótkobieżnych linii regularnych.

Wreszcie zamówiono na stoczniach polskich 6 węglo-rudowców oraz dwa małe stateczki dla bałtyckich linii regularnych. Ten tonaż łącznie z posiadanym oraz przynależnym nam z podziału tonażu poniemieckiego zaspokoi nasze potrzeby na najbliższe lata.

O ile chodzi o projekty eksplotacyjne, to obecnie dążymy do wznowienia obsługi przedwojennych polskich regularnych linii żeglugowych.

Na linii Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York miał kursować od września m/s „Batory". Jednak wobec pożaru, jaki ostatnio zdarzył się na tym statku, obsługa tej linii ulegnie nieznanym na razie zmianom. W niedalekiej przyszłości na linię północno-amerykańską dojdzie m/s „Sobieski" po odpowiednim jego przerobieniu. Równocześnie do obsługi ruchu towarowego pomiędzy Polską a Ameryką będą przeznaczone nowozakupione 2 frachtowce.

Co się tyczy linii południowo-amerykańskiej, to na razie wznawiamy tylko przewozy towarowe, przeznaczając do jej obsługi statki „Morska Wola" i „Stalowa Wola". Pierwszy jest już w Ameryce, drugi oczekiwany w Gdyni, skąd po załadowaniu cementu odejdzie do Brazylii. Oba statki już stale będą kursowały na tej trasie.

Wreszcie wznawiamy przedwojenną linię Palestyńską. Będą ją obsługiwały statki „Lewant" i „Lechistan". Linia ta uruchomiona będzie we wrześniu, co równocześnie z eksploatowanymi już liniami do Anglii, Belgii i Szwecji daje pojęcie o ruchliwości naszej żeglugi morskiej..."

Jeżeli interesuje Was port szczeciński, powstający zwolna z gruzów — przyszły wielki port polski, konkurent Gdyni i Gdańska, czekający na Was, młodych, garnących się do pracy morskiej — to czytujcie:

KURIER SZCZECIŃSKI

wydawany w Szczecinie, Plac Hołdu Pruskiego 8, prenumerata miesięczna 48,— zł. Dajemy przedruk fragmentu artykułu w n-rze 161 o pracach przy odbudowie części portu, przekazanej przez wojsko radzieckie władzom polskim na wiosnę br.:

„... Niespełna przed czterema miesiącami polskie władze morskie przejęły rejon portowy Dolnej Odry. Przejęte mola przedstawiały obraz wielkich zniszczeń i spustoszeń wojennych. Tereny nadbrzeży, zryte okopami, zasłane żelastwem z wysadzonych dźwigów, kranów i innych urządzeń przeładunkowych. Pośród stert stali bunkry i schrony, zwały gruzu i ziemi. Magazyny i budynki licznych zakładów przemysłowych częściowo spalone i zniszczone, a wszystkie pozbawione maszyn fabrycznych. W żelbetonowych nadbrzeżach wyrwy od bomb i pocisków. W wodzie wraki zatopionych statków, zwalonych dźwigów i miny.

Na tym pobojowisku i rumowisku oddział szczeciński Biura Odbudowy Portów podjął prace w m. kwietniu br.

Od odbudowy nadbrzeży, magazynów, torów kolejowych, usunięcia z dna rzeki zatopionych wraków, uporządkowania terenów i dróg dojazdowych był uzależniony termin przybycia statków z ładunkami towarów oraz przygotowania dla nich ładunków eksportowych. Obecnie Szczecin jest w przededniu przybycia statków towarowych i podjęcia normalnych obrotów portowo-morskich z zagranicą.

Co zrobiono?

NADBRZEŻE „UCHO" PRZYJMIE STATKI Z UNRRA

Na nadbrzeżu tym w Stołczynie, dawniejszym terenie fabryki „Union" wyremontowano olbrzymi magazyn 7,500 m kw. powierzchni i 12 m wysoki. Z dna rzeki z głębokości 9 metrów wydobyto trzy zniszczone konstrukcje dźwgów, które złożono po drugiej stronie Odry. PKP odbudowuje bocznice kolejowe łączące nadbrzeże ze stacją kolejową Stolec Kraszewsko.

NADBRZEŻE „MAK" CZEKA NA STATKI Z BYDŁEM I KOŃMI

Kosztem ponad 2 milionów złotych wzniesiono dwa duże baraki drewniane oraz wybudowano 10 okólników dla bydła. Budynki i plac otrzymały oświetlenie elektryczne. Woda do koryta doprowadzona rurociągiem z Odry. Około 180 m. czystego nadbrzeża czeka już na statki. Pierwszy statek z bydłem dla osadników województwa szczecińskiego jest już w drodze do Szczecina.

NADBRZEŻE „FANT" PRZYJMIE ŁADUNKI SUPERFOSFATÓW

Wykorzystany tu narazie będzie kanał i położony nad nim magazyn o powierzchni 86×44 metrów. Magazynowane będą w nim superfosfaty, których 125.000 ton Polska otrzyma w ramach odszkodowań wojennych od Niemiec. Superfosfaty nadejdą barkami z Niemiec do Szczecina, tu będą wyładowywane a następnie Odrą i koleją rozprowadzone dla rolników w całym kraju. Z nabrzeża „Kra" w Hucie Stołczynie odbywać się będzie eksport cementu.

ROSNĄ HAŁDY WĘGLA

Na nabrzeżu „Snop" w Golęcinie kosztem 700 tys. złotych BOP wykonał trudną naprawę zniszczonego bombą nabrzeża betonowego oraz urządził magazyny materiałów budowlanych dla odbudowy portu. Nadbrzeże to po remoncie magazynów przeznaczone będzie na import drobnicy pozaunrowskiej.

Na sąsiednim nadbrzeżu „Huk", którego gospodarzem jest śląski przemysł węglowy, panuje już od kilku tygodni ożywiony ruch. Do mola przybywają z Koźla coraz to nowe berlinki z węglem. Wyładunek ich odbywa się przy pomocy dźwigów mechanicznych. Na placu składowym wznoszą się już wysokie hałdy „czarnych diamentów". Oczekują one przybycia statków, by dać im siłę napędową. Z węglowych zapasów w porcie korzysta również życie gospodarcze miasta.

Pierwszym nadbrzeżem, które już „pracowało" było nadbrzeże „Oko" w Golęcinie. Przyjęło ono kilkadziesiąt statków pasażersko - repatrianckich z Lubeki.

Obecnie ruch tych statków uległ przerwie. Nadbrzeże jest całkowicie uprzątnięte i oświetlone, posiada wyremontowany i oszklony duży budynek na pomieszczenie repatriantów. Obecnie BOP przystępuje do remontu na tym nadbrzeżu magazynu murowanego, który przeznaczony będzie na importowy magazyn śledzi.

W centrum portu nad kanałem przemysłowym Centrala Produktów Naftowych kończy remont pierwszej grupy zbiorników na przyjęcie amerykańskich statków-cystern z płynnym "paliwem..."

Od czerwca br. wychodzi w Gdyni:

Morski Przegląd Gospodarczy

miesięcznik Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, ul. Świętojańska 99. Cena numeru 20 zł.

Każdy numer przynosi kilka artykułów na tematy ogólnogospodarcze morskie oraz zwięzły przegląd wszystkich dziedzin gospodarki ze szczególnym uwzględnieniem spraw morskich. Nr. 3 (sierpniowy) zaczyna się artykułem Delegata Rządu dla Spraw Wybrzeża inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego o „Miastach morskich Rzeczypospolitej":

„Były i są narody doskonale usytuowane nad morzem, a mimo to psychika ich pozostaje lądowa. Współcześnie do takich narodów należą Niemcy.

Naród polski jest uzdolniony do ewolucji psychicznej i w ciągu ostatnich lat pięćdziesięciu przebył olbrzymią drogę naprzód. Ale przemiany te nie dokonują się samorzutnie. Już dziś wprzęga się szereg instytucji, które z wielkim zapałem, umiejętnością i poświęceniem, nawet wytrwałością i uporem szczepią drobnoustroje morskie w psychikę polską.

Tę pracę należy uwielokrotnić i włączyć każdą realną możliwość do akcji. Jakże wielką i niczym niezastąpioną rolę w tej dziedzinie odegrać mogą miasta morskie Rzeczypospolitej. Żadna instytucja, żadna propaganda słowna nie może wykonać tego zadania ani tak masowo, ani tak demokratycznie, ani tak poglądowo, jak właśnie miasta morskie nowej Polski. Rozbudowując ustawicznie tematy pracy morskiej w ramach jednolitej, trwałej i aktywnej organizacji, tylko miasta morskie mogą szybko wytworzyć całe zespoły obywateli wiążących swój byt, swoje życie, swój światopogląd z morzem..."

Tygodnik:

Robotnik Morski

jest organem Wojewódzkiego Komitetu PPS. Wychodzi w Gdańsku, ul. Gdyńskich Kosynierów 11. Numer kosztuje 3 zł. Do spraw morskich podchodzi on od strony człowieka pracy. Praca jest fundamentem gospodarki narodowej, a więc i gospodarki morskiej, praca jest kluczem niezawodnym, otwierającym w nowym ustroju wrota do dobrobytu wszystkich obywateli. Może nie zaciekawią Was sprawozdania z ruchu zawodowego, ale w ich suchych zwrotach tkwi najistotniejszy sens.

W związku z bliską rocznicą wrześniową, przedrukowujemy z „Robotnika Morskiego" fragment wspomnień mjr. Jabłonowskiego z walk o Gdynię przed 7 laty:

„... Sytuacja w tym czasie stawała się na Wybrzeżu zła, a nawet beznadziejna. Dowódca Lądowej Obrony Wybrzeża Morskiego, dziś już nie żyjący płk. Stanisław Dąbek, trzymał żelazną ręką każdy skrawek ziemi nad polskim morzem.

Zadanie swoje wykonał, broniąc Wybrzeża przez nakazany okres dziesięciu dni. Dawno już padło sąsiednie Westerplatte. Obrona Wybrzeża na naszym odcinku przedłuża się. Płk. Dąbek uważał za punkt honoru, za swój święty żołnierski obowiązek, bronić dostępu do morza jak najdłużej. Broń i amunicja wyczerpuje się. Artyleria strzela już „delegacjami", oszczędzając pocisków. Niemcy całkowicie panują na ziemi i w powietrzu.

I w tych ciężkich godzinach 9 września zjawia się ktoś, kto samorzutnie stawia się do dyspozycji płk. Dąbka, udzielając mu w ten sposób moralnego poparcia, podtrzymując jego nadszarpnięte nerwy. Tym człowiekiem jest ppor. Kazimierz Rusinek. Organizuje niezmobilizowanych, ale chętnych i ofiarnych do walki z odwiecznym wrogiem. D-ca Obrony nie jest w stanie uzbroić ochotników. I na to Rusinek znalazł radę. W wieku błyskawicznej wojny wpadł na starą polską koncepcję — uzbrojenia w kosy.

Dowodziłem wtedy III rezerwowym Baonem Kadry Floty. Tegoż samego dnia płk. Dąbek mianował mnie dowódcą grupy operacyjnej. Razem z baonem mjr. Zauchy przeprowadziliśmy udane natarcie w dolinie Szmelty, w którym kosynierzy ppor. Rusinka odbyli swój chrzest ogniowy. Widząc ich przedzierających się między krzakami na nakazane stanowiska, uzbrojonych tylko w kosy — zdrętwiałem. Z jednej strony szczyt techniki z drugiej — anachronizm. Ten czyn jednakże miał duże moralne i psychologiczne znaczenie. Oznacza bowiem niezatartą niczym wolą trwania na polskim wybrzeżu. Pęd narodu do morza przejawił się na polu walki w formach nigdzie nie spotykanych. Te akcenty decydują o władaniu nad Wybrzeżem..."

Od strony pracy patrzy na morze także tygodnik

GŁOS WYBRZEŻA

organ Wojewódzkiego Komitetu PPR, Gdynia, Plac Kaszubski. Cena numeru 3 zł. Przeczytajcie urywek z prostego i bezpośredniego reportażu umieszczonego w n-rze 14, p. t. „Połowy":

„... Zbliżamy się do miejsca połowów. Mniejsze kutry i łodzie pozostały na wodach przyportowych, a za Hel poza nami wypłynęły tylko nieliczne jednostki. Czas było zarzucać sieci. Mimo nieznajomości pracy stanąłem również do pomocy, aby okazać swą wdzięczność za tak ciekawą wyprawę. Więc najpierw rzuciliśmy sieci, wynoszące 60 stóp długości i 5—6 metrów szerokości, umocowane linami, t. zw. szrutami do specjalnych desek, wielkości normalnych drzwi, a znajdujących się przy kabinie i zwanych szerbretami. Deski te, wyrzucone po obu stronach kutra, rozszerzają sieci. Do nich umocowane są liny stalowe, długości około 500 metrów, tak, że sieć pozostaje od kutra w odległości przeszło pół kilometra. Po wyrzuceniu sieci krążyliśmy po morzu, około półtorej godziny, przeznaczonej na połów. Po upływie tego czasu rozpoczęliśmy

znów pracę. Zwinęliśmy liny stalowe, aż u boków kutra ukazały się szerbrety. Niecierpliwie oczekiwaliśmy wyników połowu. Rybak Styna pocieszał nas — udał się napewno. Miał rację — obok kutra ukazało się kłębowisko dorszy, długości około 5 metrów, szerokości 2—3 metrów. Połów się udał, sieć zagarnęła około 2 ton ryb. Zaczęliśmy windować na pokład jedną partię za drugą. Wkrótce cały pokład skrzył się srebrem łusek, kłębił się, przewalał, drgał życiem. Otwarliśmy lukę i część ryb została ułożona w skrzyniach. Znów wyrzuciliśmy sieci. Następny połów przyniósł prawie tyleż. O godzinie 6-tej po południu wyruszyliśmy z powrotem do Gdyni, wioząc około 4000 kg ryb..."

W Warszawie drukowane są 2 miesięczniki poświęcone sprawom morskim:

MORZE
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

i

MŁODZIEŻ MORSKA
MIESIĘCZNIK LIGI MORSKIEJ

wydawane przez Ligę Morską, Warszawa, Widok 10. Cena „Morza" 15.— zł, „Młodzieży Morskiej" — 8.— zł za numer.

Ideały, którym oba pisma służą, doskonale streszcza artykuł w lipcowym numerze „Morza", którego fragment zacytujemy:

„... Musimy przemówić wielkim głosem. Raz wreszcie wydać okrzyk na całą Polskę. Że morze jest nasze. Że należy do nas. Do całego Narodu. Że troskę o sprawy morskie nie można pozostawić tylko Rządowi, lub mieszkańcom Wybrzeża. Gospodarzami morza jesteśmy wszyscy.

Byłoby rzeczą właściwą, aby całe społeczeństwo stworzyło jedną wielką „Spółkę Morską". Byłoby racjonalnym, abyśmy wypuścili „akcje morza" realne, nie sentymentalne, aby związać wszystkich z losem 500 kilometrowego wybrzeża, jako wyjścia na świat.

Zew morza jest dziś czymś zupełnie realnym. Potrzeba Polsce pracowników morza. Potrzeba kadr marynarzy dla okrętów wojennych i dla floty handlowej. Potrzeba falangi szkutników, zespołów rybackich. Potrzeba pracowników dla stoczni, transportowców, robotników portowych, rzemieślników, specjalistów, maklerów. Trzeba wreszcie zaludnić wybrzeża ludźmi mocnymi, osiadłymi, pełnymi wiary w przyszłość, nadziei, że praca ich będzie wydajna i twórcza, że z pracy tej wykwitnie dobrobyt, że pracy tej starczy dla całych pokoleń następnych, które oczekiwać mogą lepszego jutra.

Polska cała musi być rezerwuarem pracowników morza. Kraj cały przepojony rozumieniem doniosłości tego, co odbywa się tam na Wybrzeżu, dać musi swych najlepszych synów. Muszą oni stanąć w służbie morza. W krzepkie dłonie ująć stery okrętów, statków, kutrów i barek ze świadomością najgłębszą, że praca ich — to praca dla Narodu.

Nie możemy spocząć, dopóki nie zbudujemy własnych okrętów i statków. Dopóki na statkach tych nie wypłyną nasi marynarze, wioząc w kraje odległe nasz dorobek na wywóz wzamian za surowce, których nam poskąpiła matka — ziemia.

Na Wybrzeżu niech już nie króluje Smętek. Wiatr od morza niech przyniesie wieść radosną, że stanęliśmy na straży dziedzictwa piastowskiego twardą nogą, że zapuściliśmy głęboko korzenie w tę morską glebę, oczekując obfitych plonów, których nie wydrze nam żadna wraża moc.



Nowy herb m. Gdyni

Z wydawnictw

KNAUFF STANISŁAW: WOJNA ZACZĘŁA SIĘ W GDAŃSKU. WARSZAWA 1946, s. 46+2 NLB. KSIĄŻKA POLECONA DO UŻYTKU BIBLIOTEK SZKOLNYCH. WYD. P.Z.W.S. CENA ZŁ. 22

o

W o j n a z a c z ę ł a s i ę w G d a ń s k u — oto tytuł książki, która bezwzględnie powinna się znaleźć w ręku każdego z Was, nasi młodzi Czytelnicy.

Książka mówi o polskości Gdańska. Autor jej był naocznym świadkiem rozgrywających się siedem lat temu wypadków, człowiekiem, który ś w i a d o m i e trwał na swym stanowisku.

W o j n a z a c z ę ł a s i ę w G d a ń s k u i o G d a ń s k. Dziwoląg prawny, stworzony Traktatem Wersalskim — nawet przy dobrej woli obu stron był trudną formą współżycia. Jakże więc miały się ułożyć warunki współpracy, gdy dobrą wolę okazywali przez dwadzieścia lat tylko Polacy, Niemcy natomiast, — szczególnie od 1933 roku, zmienieni przez Hitlera w rozfanatyzowaną dzicz, robili wszystko, by te stosunki uniemożliwić?

W o j n a z a c z ę ł a s i ę w G d a ń s k u i o G d a ń s k, a ogarnęła swym pożarem cały prawie świat. Słusznie twierdzi autor, że gdyby wówczas, w dniu 1 września garstka polskich żołnierzy na Westerplatte nie powitała strzałami wkraczających Niemców, gdyby Hitlerowi udał się jeszcze jeden „pokojowy podbój, a Polska zgodziwszy się na oddanie Gdańska, podzieliła rychło los Austrii, czy Czechosłowacji, nie wiadomo, jakby obecnie ułożyły się losy, na szczęście uwolnionej od bandy brunatnych morderców Europy".

W o j n a z a c z ę ł a s i ę w G d a ń s k u... Często się słyszy, z ust Polaków, że Gdańsk przed wojną był już typowo niemieckim miastem.

Przeczytajcie tę książkę!

Odnajdziecie na jej kartach — nawet w okresie największej niemieckiej propagandy, na którą Berlin wydawał miliony, nawet w okresie największego niemieckiego terroru — Gdańsk polski!

Polski Gdańsk manifestował swą polskość przy każdej sposobności. Manifestował w dni świąt narodowych łopotem biało-czerwonych flag szytych własnoręcznie i kupionych za własne pieniądze, manifestował tłumem polskiej młodzieży spieszącej co rano do polskiego gimnazjum, manifestował wieloma organizacjami i stowarzyszeniami ze Związkiem Polaków na czele.

O polskości Gdańska mówiły grube tomy „Roczników Gdańskich", ... mówiła ofiarna praca szarych ludzi, którzy tę polskość w sobie pielęgnowali i wśród innych szerzyli, o polskości Gdańska mówiły szeregi tych ludzi, którzy, w okresie coraz to silniejszego, coraz to brutalniejszego prześladowania, właśnie w t e d y ją w sobie odnajdywali. Polska przeszłość ich rodzin nie pozwoliła im stanąć po stronie zbirów i morderców — woleli być pokonanymi w słusznej sprawie — niż zwycięzcami w bezprawiu!

A bezprawie to przybierało coraz to brutalniejsze formy. Coraz to pomysłowsze szykany wymyślał gdański „Arbeitsamt" — nic więc dziwnego, że niejeden złamany, osaczony ze wszech stron groźbami i represjami wszechmocnego Gestapo — ulegał — i sam przywdziewał znienawidzony brunatny mundur, lub dzieci jego z płaczem szły do niemieckiej szkoły. Tym bardziej zastygali w sobie pozostali, tym silniej postanawiali trwać i wytrwać w tym mieście, które pomimo wszystko i przeciw wszystkiemu uważali z a... s w o j e.

W o j n a z a c z ę ł a s i ę w G d a ń s k u... O polskości Gdańska mówi wspaniała, bohaterska obrona Westerplatte. Na taką obronę, nadludzką, desperacką, mogą się zdobyć tylko ci, którzy są pewni słuszności swej sprawy, którzy wiedzą o co walczą i to o co walczą — k o c h a j ą!

Pomyślcie tylko: 22 ciężkie i lekkie karabiny maszynowe, 2 działa pancerne, 4 moździeże i jedno działo polowe — obszar nieprzekraczający 1/3 km i stusiedemdziesięciujeden obrońców złożonych z jednej kompanii żołnierzy i zmobilizowanych pracowników cywilnych — a przeciw nim cała potęga hitlerowskich Niemiec — potęga, którą zdołały skruszyć d o p i e r o sześcioletnie wysiłki całego prawie świata.

Obrońcy ci mieli rozkaz utrzymać w swym ręku Westerplatte przez 12 godzin — utrzymali je przez **siedem dni!**

W o j n a z a c z ę ł a s i ę w G d a ń s k u... Ze wszystkich wspomnień tej długiej, koszmarnej wojny, najsilniej wryły nam się w pamięć jej p i e r w s z e c i ę ż k i e d n i.

To właśnie stwierdza autor, słusznie podkreślając, że przyczyną świeżości tych wspomnień, jest nagły przeskok od normalnego ludzkiego życia — do jakiejś dzikiej egzystencji szczutego, udręczonego zwierzęcia.

Dla polskich obywateli Wolnego Miasta Gdańska dniem tym był dzień 1 września.

W dniu tym zwieziono lub spędzono wszystkich Polaków na obszerny dziedziniec szkolny, który stał się miejscem ich katuszy.

Oprawcy rozwścieczeni tym, że „jednomyślnie pragnące powrotu do Niemiec" miasto stawiło opór, że walczy Westerplatte, że broni się Poczta Polska — wpadli w szał. Tego krwawego szału nie ostudził nawet dwukrotny ulewny deszcz.

W dniu tym każdy z miejscowych Niemców, który miał jakąś urazę do Polaka, mógł przyjść na przesiąkły krwią dziedziniec i skatować go do woli. Wielu skorzystało z tego „przywileju".

W o j n a z a c z ę ł a s i ę w G d a ń s k u i trwała tam dni siedem.

7 września 1939 r. ... miasto ongiś nasze... przestało walczyć. Umilkło bohaterskie Westerplatte.

Ostateczna walka o ... miasto znowu nasze... nastąpiła w maju 1945 r.

Po latach walk i znoju, Żołnierz Polski znów objął straż na Westerplatte.

Gdańsk! Stare, pełne zabytków, ongiś kipiące życiem i bogactwem miasto spalone, wszędzie popioły i zgliszcza, wszędzie zniszczenie. W gruzach leży gmach wiarołomnego Senatu Wolnego Miasta. Sprawiedliwość dziejowa taki los wyznaczyła ognisku zdrady i krzyżackich podstępnych knowań.

Na ocalałym natomiast budynku Konsulatu Generalnego R. P. znowu łopocze sztandar Rzeczpospolitej. Może to przypadek a może widomy znak przeszłych i przyszłych losów?

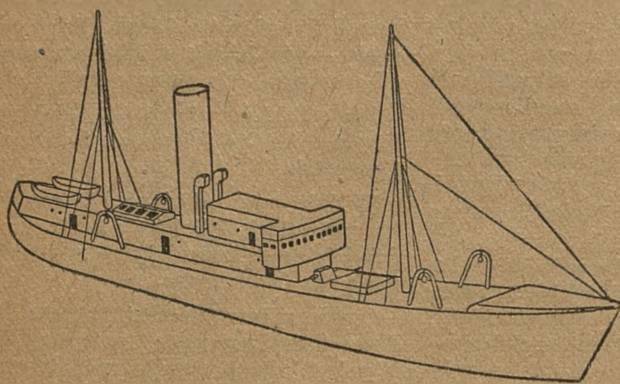
Zofia Drapella.

SPROSTOWANIE

Szkic literacki p. t.: „Przystań żeglarzy" — ze względów technicznych — musieliśmy opuścić. Prosimy naszych Czytelników o skreślenie tej pozycji w spisie treści swoich egzemplarzy.

REDAKCJA

BUDUJEMY TRAULER RYBACKI



Zdawało mi się, że podać wskazówki, dotyczące budowy prostego, drewnianego modelu — jest zupełnie łatwo: ot, wymienia się wszystkie czynności pokolei, podaje się co jak, co z czym—i już! Tymczasem leży właśnie taki świeżo upieczony przepis przedemną na biurku, a ja spoglądam na niego z pogardą i stwierdzam, że jest suchy, niezrozumiały i strasznie sztywny. Dlatego, zamiast podawać Wam pęczek utartych formułek, opowiem poprostu — jak ja sam taki model robiłem, zgoda?

Wcale Was nie bujam, zrobiłem go na serjo przed dwoma bodaj miesiącami. Stoi sobie obecnie dumnie na mojej domowej biblioteczce i patronuje setce morskich książek, rozpychających się na ciasnych półkach. W sekrecie Wam zdradzę, że jest to drugi model z drzewa, jaki w swym życiu skonstruowałem. Naturalnie mam na sumieniu kilka dziesiątków żaglowców i drewnianych krążowników, puszczanych za pętacszym porządnym modelem był mały, mieczowy jachcik, przy wydatnej pomocy jednego poczciwego stolarza zbudowany, a będący przedmiotem zachwytu i zazdrości moich rówieśników — jako że pływał wspaniale. Trauler rybacki jest dopiero drugim. Rysunek jego, taki sam, jak podany obok, podarował mi pewien kolega, nieźle znający moje upodobania. Znalazł to coprawda w poniemieckim mieszkaniu, do którego się wprowadził (nie na żadnym szabrze, broń Boże). A za swój prezent wycyganił ode mnie pokaźną ilość znaczków pocztowych, które zbiera namiętnie — ale i tak jestem mu bardzo wdzięczny.

Projekt budowy modelu dojrzał we mnie z chwilą gdy stwierdziłem, że deska sosnowa, która zabezpieczone było jedno z okien przyznanego moim rodzicom mieszkania, jest stanowczo za potężna, i że na jej miejscu dużo lepiej wyglądać będzie dykta lub tektura. Ponieważ miałem akurat kawał tektury — zamiany dokonałem.

Obejrzawszy deskę i stwierdziwszy, że się do rzeczonego celu doskonale nadaje — postanowiłem wykorzystać posiadany rysunek i zbudować rybacki parowiec. Tego typu statki są na całym świecie bardzo podobne do siebie i z pewnością te, które przybędą wkrótce do Polski — będą prawie identyczne. Z zadowoleniem zauważyłem, że zdobytej deski wystarczy nie tylko na kadłub, ale wyjdą z niej wszystkie pozostałe części i jeszcze sporo zostanie.

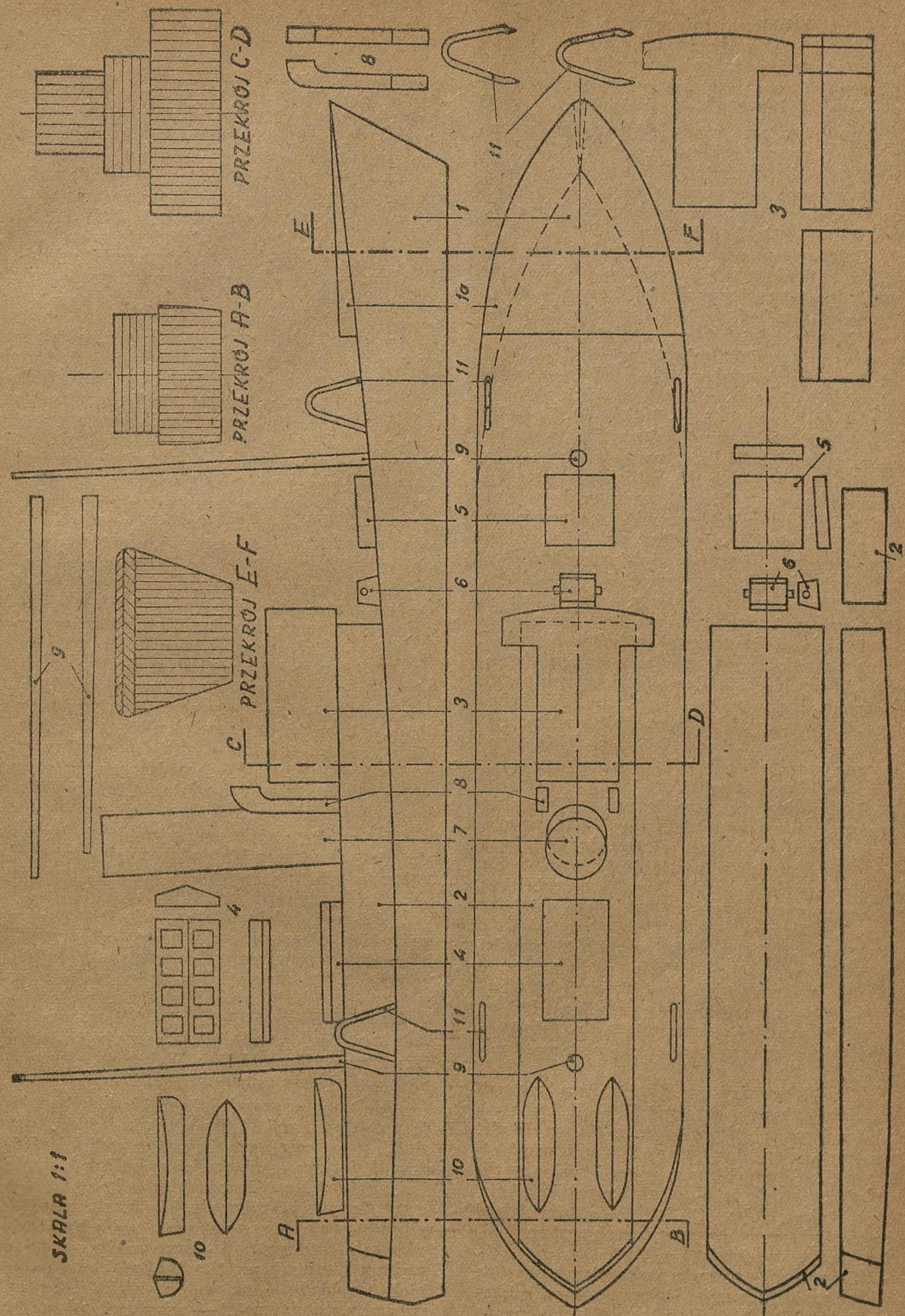
Z narzędziami miałem kłopot, bo posiadałem do dyspozycji jedynie młotek i zardzewiałe obcęgi. W dodatku moi domownicy oświadczyli

SPIS CZĘŚCI

Nr	Część	Najlepszy materiał	Wymiary w mm
1	Kadłub	olszyna, lipa, sosna	230 × 40 × 22
1a	Bak	olszyna, lipa, sosna (dykta)	40 × 45 × 4
2	Nadbudówka	olszyna, lipa, sosna	130 × 22 × 10
3	Mostek kapit.	„	35 × 30 × 14
4	Luk świetlny	„	23 × 12 × 4
5	Luk ładowni	„	15 × 15 × 3
6	Winda do sieci	„	8 × 8 × 6
7	Komin	buczyna lub olszyna	12Φ × 50
8	2 Nawiewniki	olszyna, lipa, sosna	po 27 × 6 × 4
9	2 Maszty	olszyna, lipa, sosna i buczyna	po 3Φ × 75
10	2 Szalupy	olszyna, lipa, sosna	po 26 × 8 × 8
11	4 kozły do sieci	drut żelazny	po 1Φ × 30

kich czasów na jednym sympatycznym stawie — ale co tu w bawełnę owijać — były one bardzo prymitywne, prawdziwe okręty nie bardzo przypominały i dlatego się nie liczą. Pierw-

w formie ultimatywnej, że nie mają najmniejszego zamiaru znosić w mieszkaniu jakichkolwiek dodatkowych hałasów i stuków. Rad nie rad wszedłem w kontakt ze stolarzem, mającym


PRZEKRÓJ C-D
PRZEKRÓJ A-B
PRZEKRÓJ E-F
SKALA 1:1

warsztat w bliskim sąsiedztwie. Chłop był morowy, bo chociaż spojrzał na mnie nieco dziwnie, to jednak bez wahania pozwolił mi nie tylko korzystać z małej, stojącej w kącie, imitacji warsztatu — ale także i z narzędzi.

Uszczęśliwiłem go swoją obecnością zaraz następnego wieczora. Uciąłem z deski piłką kawałek nieco dłuższy od 230 i trochę szerszy niż 40 mm., poczem przy pomocy hebla doprowadziłem klocek do wymiarów właściwych (również i grubość) — 230 × 40 × 22 mm.

Narysowałem następnie piękną oś symetrii (stolarz stwierdził po niewczasie — że krzywo) i przekalkowałem z rysunku na drzewo — zewnętrzne zarysy kadłuba. Zbyteczne rożki ściąłem piłą, a później heblem zaokrągliłem kadłub cudownie podług nakreślonej linii.

Zabrałem się następnie — według wskazówek rysunku bocznego, trzech znajdujących się obok niego przekroi (A — B, C — D, E — F) oraz podług kreskowanej linii spodu (stanowiącej w rzeczywistości linię wodną statku) — do nadania kadłubowi jego kształtów ostatecznych. Jeszcze wygięcie pokładu, zrazu grubym, następnie drobnym pilnikiem wykonane, poszło mi jako tako — choć stwierdziłem później nieco, że lewa burta jest od prawej ciutciut wyższa. Dopiero wymodelowanie przedniej i tylnej stewy oraz nadanie równomiernego pochyłu burtom — okazało się cięższym orzechem do zgryzienia. Za poradą stolarza zaszpanowałem (jak to się mówi fachowo) model w warsztacie i zacząłem operować dłutem. Ale Majster się zdenerwował, że jak dwa a dwa cztery — poucinam sobie paluchy i zabrawszy mi klocek, zręcznie, szybko, zrazu dłutem a następnie pilnikiem, od dziobu i rufy stopniowo ku środkowi się posuwając, nadał kadłubowi kształty właściwe i ostateczne.

Ja przez ten czas wyciąłem z kawałka dykty i przygotowałem przednią nadbudówkę, po marynarsku zwaną bakiem. Potem, korzystając z majstrowskiego kleju (musiał być specjalnie dla mnie podgrzany) przylepiłem ją na właściwe miejsce, mocno następnie ściskając całość w drewnianej ramce.

Ponieważ Majster oświadczył, że zamyka „budę" bo musi iść na kolacje, pożegnałem go pięknie i na tym się skończył pierwszy etap budowy. Następnego dnia w warsztacie nie byłem, bo musiałem pójść z kolegami do kina, ale trzeciego wieczoru wymknąłem się pomimo trudności.

Przyklejony bak opiłowałem na brzegach tak, jak wskazuje przekrój E — F, po czym wygładziłem całość szklistym papierem. Skolei wyciąłem, obrobiłem, wygładziłem i przykleiłem nadbudówkę (2), przy czym Majster zwrócił mi uwagę, że jej dno musi zupełnie gładko do pokładu przylegać. Kadłub z przyklejoną nadbudówką mocno znowu zaśrubowałem i odstawiłem, by przesechł klej.

Sam w międzyczasie wykonałem wszystkie drobne części, z tym że Stolarz wytoczył mi komin i pomógł strugać szalupy. Resztę, nawet maszty, wykonałem własnoręcznie, własnoręcznie opiłowałem i oczyściłem szklistym papierem.

Gdy klej wysechł, zaokrągliłem pilnikiem gładko tył nadbudówki, tak, że stanowiła jedną całość z rufą. Przykleiłem następnie mostek kapitański (3) wysuwając go nieco ku przodowi (tak jak zresztą wskazuje rysunek), po czym umocowałem dalsze szczegóły: luk świetlny (4), luk ładowni (5) oraz windę do wyciągania sieci (6). Nawiewniki, które powinny być okrągłe w przekroju — zrobiłem dla ułatwienia czterokanciaste. Stolarz maleńkim dłutkiem zrobił w nadbudówce dwa prostokątne otworki, w których — napuszczając doń jednocześnie kleju — nawiewniki umocował.

Zagalopowałem się trochę, bo zapomniałem powiedzieć, że to wszystko trwało całe trzy wieczory, tak iż nawet burkliwy pomocnik pana Majstra, nie mówiąc już o samym szefie, począł się po trochu do mojej persony przyzwyczajać.

Następnego dnia zabrałem się do umocowywania masztów i komina. Ten ostatni chciałem wielce kombinacyjnie przytwierdzać, wiercąc otwór w nim i w nadbudówce, a potem łącząc na klej sztyfcikiem. Majster wzruszył ramionami i powiedział, że dużo prościej będzie umocować komin zwyczajnym gwoździem, wbitym od spodu. Co racja to racja — rzeczywiście tak lepiej. Maszty wprawiłem na klej w otwory zrobione 3 mm. wiertłem.

W domu, wśród rupieci znalazłem kawałek grubego na 1 mm. drutu żelaznego. Uciąłem (przykro mi — nożyczkami) cztery 3 cm. długości kawałki. Starym pilnikiem od ostrzenia pił zaostrzyłe mkońce, zagiąłem według rysunku (część 11) i wbiłem najzwyczajniejszym w świecie młotkiem we właściwe miejsca. Kozły sieciowe gotowe.

Już wtedy model prezentował się bardzo okazale i nawet sam Majster spoglądał nań dość łaskawie (nie mógł mi tylko darować owej za wysokiej burty).

Któregoś skolei wieczora, bodajże w tydzień po „wbiciu pierwszego nitu w stępkę", przystąpiłem do ostatecznego wykańczania modelu i do malowania. Przeprowadziłem to już w domu, bo rodzinka zaczęła krzywo spoglądać na moje wieczorowe znikania. Majster nie chciał słyszeć o żadnej zapłacie za gościnę i pomoc, więc zostawiłem mu tylko pudełko „Wolności" a „stocznię" przeniosłem na grunt familijny.

Malowanie zapowiadało się kiepsko, bo miałem do dyspozycji tylko farbę czarną. Żeby statek pomalować przepisowo, potrzeba aż siedmiu kolorów — mianowicie: kadłub, komin i wszelkie otwory (drzwi, okienka kajut itp.) — czarne, skrawek linii wodnej i odznaka armatora na kominie — czerwone, nadbudówka i część mostku — czerwonawo - brązowe, brzegi baku, szalupy i wierzch mostku kapitańskiego — na biało, pokłady — naturalny odcień drzewa, wierzchy szalup (czytaj — pokrywający szalupy

brezent) — szare, maszty — brązowe. Tak mniej-więcej pomalowane są prawdziwe statki rybackie.

Gdyby ktoś z Was miał do dyspozycji powyższe farby to niech pomaluje tak jak wymieniłem. Mogą być także farby wodne, bo model i tak nie jest zdatny do pływania. Ja dla oszczędności użyłem tylko dwóch kolorów: kadłub, komin, kozły sieciowe, wszelkie otwory i górną część tylnego masztu (ochrona przed zakopceniem) popacykowałem na czarno. Reszta wszystko uniwersalnie na brązowo. Wiecie, że pomimo nawet tej skromności barw, model wygląda bardzo udatnie i reprezentacyjnie. Gdyby ktoś nie miał wcgóle farb — to też nie straszne: gładki, niemalowany modelik również będzie się całkiem nieźle prezentował.

Chciałbym, byście mnie zrozumieli: opisałem Wam bezpretensjonalnie, jak ja sam model traulera robiłem. Łatwo sobie z tego i z załączonych rysunków najważniejsze wskazówki wyłowicie. Ale przecież warunki w jakich każdy z Was swój model będzie budował napewno będą mało zbliżone a często nawet zupełnie różne: jedni będą mieli do swej dyspozycji szkolną pracownię i szkolne narzędzia, gdzie po lekcjach a nawet w czasie lekcji zajęć praktycznych — budowę będą mogli kontynuować. Drudzy będą mieli potrzebne narzędzia, no cóż tam — piłę, dłuto, pilniki itp. — w domu. Inni znowu, skorzystają ze znajomości jakiegoś stolarza. być może. Tak samo, jedni bardzie zręczni i wprawieni — będą swój model konstruować zupełnie samodzielnie. Innym pomoże na początek ktoś, kto na stolarce zna się lepiej — nauczyciel zajęć praktycznych, kolega, stolarz, ojciec. Jeden z Was rozporządzać będzie deską sosnową czy olszową, drugi kupi ją za parę złotych, trzeci wycygani gdziekolwiek niepotrzebny kawałek. Ile traulerów zbudujecie — tyle będzie rozmaitych przebiegów i warunków ich budowy.

Rozwój traulera rybackiego datuje się od niedawna: dopiero w roku 1865 Francuzi jako pierwsi przeznaczyli do rybołówstwa dalekomorskiego statek zaopatrzony w maszynę parową. W roku 1866 Amerykanie posyłają pierwszy parowiec dla połowu ryb na ławicach nowofunlandzkich. Pierwszym specjalnie dla rybołówstwa zbudowanym parowcem był angielski „Zodiac", który wyruszył na morze w roku 1881. Kształt jego kadłuba i ożaglowanie wzorowane były na t. zw. Trawlsmack'ach, żaglowcach używanych w tym czasie przez Anglików do pełnomorskich połowów. Te zaś skolei powstały w wyniku stałego, dziesiątki lat trwającego udoskonalania i rozwoju pewnego rodzaju kutra, popularnego wśród angielskich rybaków na Morzu Północnym. Owe właśnie kutry, oraz w francuskim rybołówstwie powstałe t. zw. lugry (po francusku — lougre, lub chasse mareé) były prototypami całego środkowo - europejskiego dalekomorskiego rybołówstwa.

Wracając do historii samego traulera, pozostało jeszcze tylko dodać, że stale ulepszany, posiadający coraz to lepsze i wydajniejsze maszyny — swój ostateczny wygląd z wzniesionym dziobem i rufą oraz z ku tyłowi przesuniętemi nadbudówkami, przybrał on już około 1900 roku. Ożaglowanie, z wyjątkiem jednego pomocniczego żagla na rufie — zanikło, a stosowane niegdyś do przechowywania ryb w stanie świeżym kłopotliwe baseny zastąpione zostały przez nowoczesne urządzenia chłodnicze. Także wszystkie, coraz to wspanialsze ułatwienia nawigacyjne jak sonda akustyczna, radiopelengatory itp., w miarę swego powstawania i doskonalenia — znajdowały na traulerach pełne zastosowanie.

Jotem.

SŁOWNICZEK

terminologii morskiej, użytej w treści numeru

AWANPORT — inaczej przedporcie, część obszaru wodnego pomiędzy falochronem zewnętrznym a poszczególnymi basenami i kanałami portu.

BARKA — nieduży statek o stosunkowo wielkiej nośności, pozbawiony przeważnie własnego napędu. Spotyka się barki rzeczne, zwane też berlinkami oraz barki morskie tzw. lichtugi. Barki są przeciągane z miejsca na miejsce przez holowniki. Kilka barek ciągniętych przez holownik tworzy pociąg holowniczy. Spotyka się również barki z własnym, spalinowym napędem.

BLOKADA MORSKA — stały dozór nieprzyjacielskiego wybrzeża a w szczególności nieprzyjacielskich portów — dokonywany przy pomocy okrętów wojennych, w celu odcięcia nieprzyjaciela od dowozu potrzebnych mu towarów i posiłków a także w celu uniemożliwienia działań własnej jego floty.

BRYZA — lokalny, lekki wiatr, powstający wskutek różnicy w intensywności nagrzewania się dużych mas lądu i morza, a wiejący w obrębie linii brzegowej do kilkunastu mil morskich wgłąb morza i tyleż wgłąb lądu.

BUCHTOWAĆ — zwijać linę względnie układać ją w równe zwoje.

DROBNICA — różnorodne towary, przewożone na statkach w opakowaniu (workach, kartonach, skrzyniach, belach, beczkach itp.) względnie w sztukach lub wiązkach. Najczęściej statki przewożą drobnicę w tzw. ładunkach zbiorowych składających się z różnych partii najprzeróżniejszego towaru stanowiącego własność kilku lub kilkunastu właścicieli. Spotyka się też całookrętowe ładunki drobnicy np. cukier, bawełna, wełna, ryż w workach, śledzie w beczkach, itp. Przeciwieństwo drobnicy stanowią towary masowe przewożone bez opakowań i najczęściej w całookrętowych ładunkach np. węgiel, ruda, zboże luzem, złom itp.

DULKA — żelazne widełki osadzane w burcie łodzi jako oparcie dla wiosła.

D. W. — skrót ang. deadweight — „martwa waga", oznaczający nośność statku Np. 10.000 D. W. oznacza, że dany statek może zabrać ładunek wraz z paliwem na drogę i prowiantem dla załogi — o łącznej wadze 10.000 ton.

DŹWIG PORTALOWY — (inaczej bramowy) — portowe urządzenie przeładunkowe ustawione na ruchomej konstrukcji, pod którą mogą przejeżdżać samochody, wagony itp. Dźwig półportalowy (półbramowy) — jeżeli jeden filar konstrukcji oparty jest o budynek (np. magazyn).

DŹWIG PŁYWAJĄCY — Urządzenie przeładunkowe, umieszczone na pontonie, służące oprócz wyładunku — do robót na stoczniach oraz do prac przy wydobywaniu zatopionych jednostek. Dźwigi pływające poza swoją ruchliwością odznaczają się zwykle dużą nośnością, dochodzącą do 100 i więcej ton. Jako siłę napędową, posiadają one zazwyczaj maszynę parową.

EXPORT — Wywóz towarów za granicę.

FLAGOWY (węzeł) — Nazwa jednego z licznych węzłów żeglarskich.

FRACHTOWIEC — Statek towarowy.

IMPORT — Przywóz towarów zagranicznych.

KOMODOR — (ang) dowódca zespołu statków lub okrętów.

KONWÓJ — Zbiorowa podróż pewnej ilości statków handlowych pod osłoną własnych okrętów (ostatnio także i lotnictwa) w celu uchronienia tych pierwszych oraz ich ładunku od działań nieprzyjaciela.

KORWETA — W okresie flot żaglowych szybkobieżny lecz niewielki okręt wojenny przeznaczony do przewozu ważnych rozkazów, do służby patrolowej, wywiadowczej itp. W ostatniej wojnie typ niedużych okrętów przeznaczonych do ochrony własnych konwojów i zwalczania łodzi podwodnych przeciwnika.

LICHTUGA — Barka morska, bez własnego napędu, używana często do prac pomocniczych w portach np. dla dowiezienia bunkru na statek, do wywożenia śmieci itp. Lichtugi ciągnięte przez holowniki służą także do przewożenia towarów w żegludze tzw. kabotażowej czyli przybrzeżnej.

LIK — Lina, którą obszywa się kraniec sieci wzgl. żagla.

MAKLER OKRĘTOWY — Doryweczy lub stały przedstawiciel właściciela statku (armatora) w danym porcie. Poza tym czynny jako pośrednik w zawieraniu umów o przewóz towaru oraz w pertraktacjach o wynajm, kupno, wzgl. sprzedaż statków.

MILA MORSKA — Jednostka odległości używana w żegludze, wynosząca 1852 metry.

MOLO — Pomost (zwykle drewniany) wybiegający daleko w morze i przystosowany do przybijania doń statków. Także — obszar portu sztucznie wybudowany i okolony z trzech stron nadbrzeżami (patrz nadbrzeże).

NADBRZEŻE — —Część terenu w porcie przyległa bezpośrednio do obszaru wodnego a przystosowana do przybijania i postoju statków oraz do manipulacji związanych z przeładunkiem towarów. Nadbrzeże może być uzbrojone tj. zaopatrzone w tory kolejowe, magazyny, dźwigi i urządzenia przeładunkowe — albo też nieuzbrojone, pozbawione powyższych udogodnień.

NAWIGATOR — Oficer marynarki handlowej pełniący służbę na pokładzie, jako pomocnik kapitana w prowadzeniu statku w przeciwieństwie do „mechaników" — oficerów pełniących służbę pod pokładem w maszynowni i odpowiedzialnych za pracę silników na statku.

PILOT PORTOWY — Pracownik Kapitanatu portu, będący oficerem marynarki handlowej a kierujący statkami wprowadzanymi i wyprowadzanymi z portu wzgl. przeprowadzanymi przez ciasne i trudne przejścia w ujściach rzek, kanałów itp. W większości portów świata obowiązuje przepis brania pilota ze względu na porządek i bezpieczeństwo żeglugi.

OZNAKA ARMATORA — Znak (godło) właściciela statku umieszczone zwykle na kominie i na tzw. fladze kompanijnej.

ŚCIGACZ — Szybkobieżna, duża motorówka marynarki wojennej — przeznaczona do zwalczania łodzi podwodnych, do służby patrolowej i strażniczej. Często pod słowem „ścigacz" rozumie się jednostkę zaopatrzoną w torpedy jako broń zaczepną. Ostatnio w polskiej marynarce wojennej przyjęła się dla tych jednostek nazwa „kuter torpedowy".

SONDA AKUSTYCZNA — Inaczej echolot — urządzenie akustyczne do mierzenia głębokości morza, przy pomocy odbijających się od dna fal głosowych wysyłanych przez specjalny nadajnik umieszczony w dnie statku. Odbijające się fale „łapie" umieszczony obok odbiornik, co pozwala obliczyć czas potrzebny falom głosowym na odbycie drogi do dna i z powrotem. Znając szybkość rozchodzenia się ich w wodzie morskiej — łatwo obliczamy głębokość w danym miejscu.

SZKUTNIK — Fachowiec od budowy drewnianych statków i łodzi.

TRAULER — W marynarce wojennej poławiacz min. Niezbyt wielki okręt, przeznaczony do trałowania czyli wyszukiwania i niszczenia min morskich. Traulery bywają pełnomorskie — większe nieco, i przybrzeżne — podobne do motorówek. Przykładem tych pierwszych mogą być polskie jednostki typu „Jaskółka", wybudowane przed wojną w kraju w ilości 6 sztuk — z których 4 pełnią jeszcze służbę w polskiej marynarce wojennej.

— w rybołówstwie — patrz artykuł i rysunek w Nr. 1 „Żeglarza" oraz artykul o modelarstwie w n-rze bieżącym.

TYP C.1. — Jedna z kilku odmian standartowych statków towarowych, budowanych podczas ostatniej wojny w ogromnych ilościach na stoczniach amerykańskich w celu zastąpienia tonażu niszczonego przez niemieckie łodzie podwodne. Statki typu C-1 mają długość 118 mtr. szerokości 18 mtr., szybkość 14 węzłów, tonaż od 5 tys. do 6.750 BRT., nośność 7.520 do 9.100 DW. — zależnie od budowy pokładów i od napędu (motorowego wzgl. parowego).

WICEADMIRAŁ, KONTRADMIRAŁ — wysokie stopnie oficerskie w marynarce wojennej, odpowiadające stopniom generała dywizji i generała brygady w armii lądowej.

WRAK — szczątki statku — bądź zatopione całkowicie, bądź sterczace ponad powierzchnię wody. Wraki stanowią duże niebezpieczeństwo dla żeglugi, to też takie, których się się nie da usunąć — zaznacza się na mapach morskich a w terenie oznacza się specjalnymi znakami.

„ŻÓŁTKO" — żółty strój nieprzemakalny morski, z płótna nasyconego specjalną substancją, koloru żółtego. Z braku innego słowa w naszym ubogim jeszcze słowniku morskim — każdy morski strój nieprzemakalny, bez względu na kolor, oznacza się tym mianem.

Treść numeru:

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Dom Żeglarza. Konto PKO. XI-160.
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Prenumerata miesięczna zł 8.—, kwartalna zł 24.—. W.01684

Druk Mar. Woj. 8. 46. Nr 295.